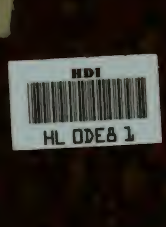




Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER
Regierungsrath.

XI. Band.

BRESLAU.
J. U. Kern's Verlag
(Max Müller).
1895.

Rec. Sept. 10, 1902

Inhaltsverzeichniss des XI. Bandes.

I. Entscheidungen.

II. Abhandlungen.

III. Literatur.

Besprechungen:

IV. Gesetzgebung.

Nr. 1. Entsch. des Oberlandesgerichts Stuttgart.

2. Senat. Vom 14. Juli 1892.

[Jahrb. d. Württemb. Rechtspfl. Bd. 6. S. 39.]

Auch der ausbezahlte Arbeitslohn darf am Tage der Auszahlung nicht gepfändet werden.

Der Gerichtsvollzieher lehnte das Ansinnen ab, einem Fabrikarbeiter am Zahltage unmittelbar nach Beendigung der Lohnzahlung den empfangenen Lohn abzupfänden. Das AG. erklärte diese Weigerung für begründet, und damit stimmte — entgegen dem LG. — auch das OLG. überein:

„Die der Entscheidung des LG. zu Grunde liegende Annahme, dass aus der Entstehungsgeschichte und dem Wortlaut des Ges. v. 21. Juni 1869 nicht entnommen werden könne, dass dieses Gesetz auch auf den bereits ausbezahlten Lohn zu beziehen sei, kann nicht für zutreffend gehalten werden.

Die massgebende Bestimmung in § 1 dieses Gesetzes beruht auf einem Antrage der Commission des Reichstags, durch welchen der § 1 des Gesetzentwurfs principmässig abgeändert wurde. Während der Entwurf den Arbeitslohn gegen Beschlagnahme nur insoweit schützen wollte, als derselbe zum nothwendigen Unterhalt des Arbeiters erforderlich sei, und zwar ohne Unterschied, ob der Lohn bereits verdient sei oder nicht, ging die Commission des Reichstags von dem Grundsatze aus, dass der ganze Lohn des Arbeiters, soweit derselbe noch nicht verdient oder noch nicht fällig sei, gegen Beschlagnahme zu schützen sei. Nur dann, wenn der Lohn den Charakter als Lohn verliere und in ein Kapital umgewandelt werde, insbesondere wenn er am Zahltage vom Arbeiter nicht erhoben oder wenigstens nicht gefordert werde, sollte der Lohn der Beschlagnahme ebenso unbedingt unterworfen sein, als er ihr vor dieser Zeit unbedingt entzogen sei.

Bezold, Gesetzgebung des Deutschen Reichs Bd. 1 S. 109.

Dieser Grundsatz hätte zwar dahin geführt, dass der Arbeitslohn am Tage der Fälligkeit und mit dem Moment seiner Auszahlung mit

Beschlag hätte belegt werden können. Die Commission ist aber davon ausgegangen, dass in diesem Fall das Gesetz den grössten Theil seines Werthes verlieren würde, und hat zur Sicherung des Zwecks des Gesetzes, welcher dahin gehe, „zunächst dem Arbeiter den Lohn zu sichern", einen Ausweg darin gefunden, dass statt des Moments der Fälligkeit oder der Ausbezahlung des Lohns der Anfangspunkt einer möglichen Beschlagnahme auf den nächsten Tag nach dem die Lohnperiode abschliessenden Zahltage festgesetzt wurde. Dass aber hiemit nicht nur die am Zahltage bestehende Lohnforderung, sondern auch der an diesem Tage von dem Arbeiter erhobene Lohn bis zum nächstfolgenden Tage gegen Beschlagnahme geschützt werden sollte, das wird neben dem Inhalt des Commissionsberichts,

vgl. Stenogr. Berichte des Reichstags v. J. 1869 Bd. 3 S. 587,

durch die Aeusserung des Berichterstatters im Plenum des Reichstags in ganz directer Weise bestätigt, indem dieser, ohne irgendwelchen Widerspruch zu erfahren, die Absicht der Commission und den Sinn ihres vom Reichstage angenommenen Antrages dahin erläuterte, dass der erhobene Lohn auch nicht bei dem Arbeiter mit Beschlag belegt werden dürfe, ehe der Tag abgelaufen, an welchem die Zahlung bewirkt worden ist;

Stenogr. Berichte Bd. 2 S. 910 und 912.

Durch die Annahme des Commissionsantrages zu § 1 des Gesetzes: „Die Vergütung (Lohn, Gehalt, Honorar u. s. w.) für Arbeiten oder Dienste etc. darf erst dann mit Beschlag belegt werden, nachdem die Arbeit oder Leistung der Dienste erfolgt, und nachdem der Tag abgelaufen ist, an welchem die Vergütung zu entrichten war" ist daher nicht nur die Beschlagnahme der bis zur Ausbezahlung der Vergütung bestehenden Lohnforderung, sondern auch des dem Arbeiter ausbezahlten Lohns vor Ablauf des Zahltages ausgeschlossen worden. Wenn auch nicht zu bezweifeln ist, dass das Gesetz zunächst die noch nicht fälligen Lohnforderungen gegen Beschlagnahme schützen wollte, so ergiebt sich doch aus den erwähnten Verhandlungen, dass dieser Schutz auch auf den ausbezahlten und vom Arbeiter erhobenen Lohn bis nach Ablauf des Verfall- und Zahlungstages ausgedehnt worden ist, und es kann das Wort „Vergütung", das nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch ebensowohl ein bereits empfangenes Geldäquivalent, als eine noch bestehende Forderung bedeuten kann, nicht in dem Sinn verstanden werden, dass damit ausgedrückt worden sei, es solle nur die noch nicht erhobene Lohnforderung gegen Beschlagnahme geschützt werden.

Diese vom Reichstage bei der zweiten Lesung des Gesetzes angenommene Bestimmung ist auch durch die bei der dritten Lesung er-

folgte nachträgliche Annahme des Schlusssatzes des § 1 des Gesetzes: „ohne dass der Vergütigungsberechtigte dieselbe eingefordert hat“ nicht aufgehoben worden. Denn es ergiebt sich aus den Verhandlungen des Reichstags,

Stenogr. Berichte Bd. 2 S. 980,

dass durch den erwähnten Beisatz nur eine Lücke in der von der Commission formulirten Fassung des § 1 ergänzt, und der Schutz gegen Beschlagnahme auch auf solche Lohnforderungen ausgedehnt werden sollte, welche der Arbeiter am Zahltage gefordert, aber nicht erhalten hat.

Wenn aber hienach die Entstehungsgeschichte des § 1 des Ges. v. 21. Juni 1869 unzweifelhaft ergiebt, dass nicht nur die Pfändung einer Vergütigungsforderung, sondern auch die Pfändung einer ausbezahlten Vergütung nach diesem Gesetz erst dann zulässig ist, wenn der Tag, an welchem die Vergütung zu entrichten war, abgelaufen ist, so kann diese Bestimmung auch durch die CPO. nicht als aufgehoben erachtet werden. Die CPO. enthält in § 749 Ziff. 1 die ganz allgemeine Bestimmung: „Der Pfändung sind nicht unterworfen 1. der Arbeits- oder Dienstlohn nach den Bestimmungen des Reichsgesetzes v. 21. Juni 1869.“ Nun steht zwar der § 749 der CPO. in dem Abschnitt über die Zwangsvollstr. in Forderungen, während der erhobene Lohn nicht mehr eine Forderung, sondern nur eine im Besitz des Arbeiters befindliche bewegliche Sache darstellt, und es ist in § 715 der CPO., in welchem die der Pfändung nicht unterworfenen Sachen aufgeführt sind, auf die Bestimmung des Ges. v. 21. Juni 1869 nicht Bezug genommen. Allein da der § 749 ganz allgemein und ohne jede Einschränkung auf die Bestimmungen des Ges. v. 21. Juni 1869 Bezug nimmt, so kann aus dieser Stellung des § 749 allein und in Ermangelung jedes sonstigen Anhaltspunkts, insbesondere ohne dass auch nur bemerkt oder motivirt worden wäre, dass und warum dies geschehen sei, nicht entnommen werden, dass die erwähnte Bestimmung in § 1 des Ges. v. 21. Juni 1869, wonach auch der ausbezahlte Lohn vor Ablauf des Zahltags der Pfändung nicht unterworfen ist, aufgehoben werden sollte und aufgehoben worden sei.“

Nr. 2. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 20. Juli 1892.

[Oesterr. Eisenb.-Verordn. Bl. VI. Nr. 110. S. 1747.]

Zur Erwirkung der lastenfreien grundbücherlichen Abschreibung und Uebertragung einer für Eisenbahnzwecke enteigneten Grundfläche genügt das rechtskräftige Enteignungs-Erkenntniss und der Nachweis des Erlages der gerichtlich bestimmten Entschädigungssumme. Der Rechtskraft des gerichtlichen Entschädigungs-Erkenntnisses bedarf es nicht.

Auf Grund des Enteignungs-Erkenntnisses, des Entschädigungs-Erkenntnisses und des Nachweises über den gerichtlichen Erlag der in letzterem zuerkannten Entschädigungssumme wurde mit Bescheid des k. k. Kreisgerichts B.-Leipa vom 27. Februar 1892, Z. 1411, die lastenfreie Abtrennung einer enteigneten Grundfläche von der Grundbuchseinlage des St. und die Uebertragung des Trennstückes in die Eisenbahnbuch-Einlage der Böhm. Nordbahn bewilligt.

Ueber Recurs des St. behob das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Decret vom 18. Mai 1892, Z. 12.684, diesen Bescheid und wies das Begehren der Böhm. Nordbahn um lastenfreie Abtrennung, resp. Zuschreibung des Eigenthumsrechtes an dem fraglichen Grundstücke zurück, weil die Einverleibung auf Grund des nicht in Rechtskraft erwachsenen Entschädigungs-Erkenntnisses des k. k. städt. deleg. Bezirksgerichtes B.-Leipa, welches gerade in Betreff der fraglichen Parzelle vom Oberlandesgerichte behoben wurde, bewilligt worden war.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab dem von der Böhm. Nordbahn ergriffenen Revisions-Recurse mit Entscheidung vom 20. Juli 1892, Z. 8766, Folge, und stellte den erstrichterlichen Bescheid wieder her, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung: Mit Rücksicht auf die Bestimmungen der §§ 365 und 444 a. b. G.-B., dann (§ 9 c) des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, erscheint ein rechtskräftiges Enteignungs-Erkenntniss als eine solche öffentliche Urkunde, auf Grund welcher nach § 33 des Grundbuchsgesetzes die Einverleibung des Eigenthumsrechtes auf das enteignete unbewegliche Gut für Denjenigen, zu dessen Gunsten die Enteignung ausgesprochen wurde, einverleibt werden kann.

Diese Einverleibung ist im vorliegenden Falle, wo es sich um eine Enteignung nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, handelt, nur durch den gerichtlichen Erlag des Entschädigungsbetrages bedingt (§ 34), nicht aber dadurch, dass das diesfällige Entschädigungs-Erkenntniss in Rechtskraft erwuchs (§ 35). Demgemäss vermag auch die Behebung dieses Erkenntnisses und die Verfügung der Ergänzung des Verfahrens wegen Feststellung der Entschädigung wohl auf die Ziffer

dieser, nicht aber auf die Uebertragung des Eigenthums der enteigneten Grundfläche von Einfluss zu sein.

Mit Recht wurde daher erstgerichtlich die Einverleibung des Eigenthumsrechtes an der enteigneten Grundfläche für die Böhm. Nordbahn unter lastenfreier Abschreibung des Trennstückes aus der bisherigen Grundbuchseinlage bewilligt, zumal es sich hier keineswegs um den zwangsweisen Vollzug der Enteignung, d. i. um die Uebergabe der enteigneten Grundfläche in den factischen Besitz der Eisenbahn, handelt, somit nicht die Competenz der politischen Bezirksbehörde platzgreift, zumal weiters die Höhe der gerichtlich bestimmten Entschädigung und der gerichtliche Erlag derselben nachgewiesen ist, und endlich die auf die enteignete Grundfläche erworbenen Pfandrechte gemäss § 34 al. 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, auf den erlegten Entschädigungsbetrag übergeben, daher bei Abschreibung des Trennstückes nicht zu übertragen sind.

Nr. 3. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 27. Juli 1892.

(Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VI. Nr. 120. S. 1890.)

Das Verbot des Durchganges durch einen Eisenbahn-Durchlass kann nie eine vor die Gerichte gehörige Besitzstörung begründen. Zur Beurtheilung der Rechtsmässigkeit eines solchen Verbotes sind ausschliesslich die Administrativbehörden competent.

Der Briefträger U. brachte gegen die k. k. priv. Böhmische Nordbahn die Besitzstörungsklage ein, weil der Durchgang durch einen Bahndurchlass von der genannten Bahnunternehmung verboten worden war.

Das k. k. Bezirksgericht Brandeis a. d. Elbe wies mit dem Endbescheide vom 13. April 1892, Z. 4619, diese Klage wegen Incompetenz der Gerichte zurück, denn die Klage ist offenbar gegen die Rechtsmässigkeit einer zum Schutze des Bahnbetriebes getroffenen polizeilichen Verfügung gerichtet, die Beurtheilung einer solchen Verfügung entzieht sich jedoch überhaupt, selbst in possessorio, der Judicatur der Gerichte, weil in Gemässheit des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, nur die administrativen Behörden diejenigen Stellen zu bestimmen berufen sind, an denen sowohl die Bahn, als auch welche immer dazu gehörigen Räume, zu welchen zweifellos auch ein Eisenbahn-Durchlass gehört, zu betreten erlaubt ist.

Ueber Recurs des U. bestätigte das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Decret vom 9. Juni 1892, Z. 11.369, den erstrichterlichen Bescheid, weil für die Beurtheilung der Zulässigkeit der von der Bahn-

gesellschaft getroffenen Verfügung die Bestimmung des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung von 1851, und insoweit hiebei die Frage hinsichtlich des Bestandes eines öffentlichen Weges durch den Durchlass in Betracht kommen sollte, die Bestimmungen der §§ 10, lit. c) und d), und 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, massgebend sind.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 27. Juli 1892, Z. 9050, dem gegen diese gleichlautenden Entscheidungen von U. ergriffenen ausserordentlichen Revisionsrecurse wegen Abganges der Erfordernisse des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J.-G.-S. Nr. 2593, keine Folge.

Nr. 4. Entscheidung des Oberlandesgerichts Braunschweig.

1. Senat. Vom 21. Oktober 1892.

[Seuffert Arch. N. F. Bd. 19. Heft 1 S. 14.]

Ersitzung einer Fusswegsgerechtigkeit an dem Bahnkörper einer Eisenbahn zu Gunsten einer Gemeinde gegen die Vorschriften der Bahnpolizei-Reglements? Rechtsausübungsabsicht.

Wird auch in der heutigen gemeinrechtlichen Theorie und Praxis, die civilrechtliche Wirkung verbietender Gesetze betreffend, nicht mehr unter allen Umständen auf Grund des allgemeinen Wortlauts der const. 5 de legibus 1. 14: ut ea, quae lege fieri prohibentur, si fuerint facta, non solum inutilia sed pro infectis etiam habeantur, rechtliche Unwirksamkeit der durch das Gesetz verbotenen Rechtsgeschäfte angenommen, sondern nur dann, wenn solche nach Sinn und Zweck des Gesetzes als vom Gesetzgeber gewollt vorauszusetzen ist,

vgl. Endemann Civilrechtl. Wirksamkeit der Verbotsgesetze nach gem. Recht S. 27ff. 59. 62. 117ff., 123,

so darf doch jene weitreichende Wirkung solcher Gesetze als die regelmässige und namentlich dann als dem Willen des Gesetzgebers entsprechende gelten, wenn das Verbot im öffentlichen Interesse erlassen und mit einer Strafandrohung verbunden ist. Unter dieser Voraussetzung trifft sie sämmtliche Rechtshandlungen, d. h. solche, welche eine rechtliche Willenserklärung enthalten und an sich rechtliche Wirkung zu erzeugen geeignet sind, u. A. in Rechtsausübungsabsicht vorgenommene Besitzhandlungen, welche ohne das Dazwischentreten des gesetzlichen Verbots im Lauf der Zeit zur Ersitzung einer Dienstbarkeit führen würden;

vgl. Urth. des 1. Senats des OG. zu Wolfenbüttel v. 8. Sept. 1857 i. S. Schulte w. Cammer, betr. das polizeiliche Verbot des Einzelhütens.

Derartige Verbote enthalten die braunschw. Eisenbahn-Bahnordnung v. 18. Sept. 1840, das Bahnpolizei-Reglement v. 3. Juni 1870 für den Norddeutschen Bund und dasjenige für das Deutsche Reich v. 30. Nov. 1885. Das erste Gesetz verbietet in Art. 6 Nr. 1:

> das Gehen, Reiten und Fahren auf der Bahn (ausserhalb der über die Bahn führenden Uebergänge), auf den Böschungen und denjenigen Stellen der Bahnhöfe, deren Betreten nicht allgemein gestattet ist, das Betreten der Gräben,

und bedroht in Art. 7 jedes Zuwiderhandeln mit Strafe; § 52 des Reglements von 1870 bestimmt:

> Das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen dürfen nur von den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Forstschutz-, Zoll-, Steuer- und Polizeibeamten und den Beamten der Staatsanwaltschaften betreten werden. Dem Publicum ist das Ueberschreiten der Bahn nur an den Ueberfahrten oder zu Uebergängen bestimmten Stellen gestattet,

und bedroht im § 68 die Uebertretung dieser Vorschrift mit Strafe. Im Wesentlichen übereinstimmend lauten die §§ 54 und 62 des Reglements von 1885. Indem diese Bestimmungen das Betreten nicht bloss der Bahngeleise, sondern des gesammten Bahnkörpers, namentlich der zu solchem gehörigen Böschungen und Gräben, folglich auch der, Theile der letzteren bildenden, Stellwannen (Sicherheitsstreifen) seitens des Publikums verbieten, bezweckten sie, diese zur Sicherheit und Festigkeit des Bahnkörpers erforderlichen Anlagen im öffentlichen Interesse des Bahnverkehrs der Einwirkung Dritter zu entziehen und in ständiger freiester Disposition der Bahnverwaltung zu erhalten, und lassen nicht zweifeln an der, — wenngleich nicht ausdrücklich ausgesprochenen — Absicht des Gesetzgebers, die Ersitzung von Dienstbarkeiten Dritter an irgend welchen Theilen des Bahnkörpers auszuschliessen. Es ist auch nicht anzunehmen, dass die gedachten Gesetze und Bahnverordnungen hätten gestatten wollen, Privaten dingliche Rechte am Bahnkörper durch ausdrücklichen oder stillschweigenden Vertrag einzuräumen und dadurch den vom Gesetzgeber bei Erlassung seines Verbots verfolgten Zweck zu vereiteln.

Wenn nun die Klägerin den Erwerb einer solchen Dienstbarkeit geltend macht, sofern die Einwohner von S. mit Beginn des Bahnbetriebs zu W. (Mitte der 40er Jahre) von dem Kreuzungspunkt der P.'schen Heerstrasse und der Braunschw.-Hannover'schen Bahn ab in östlicher Richtung auf dem südlichen Rande des Bahnkörpers, grösstentheils auf der Stellwanne des zu letzterem gehörigen Grabens, weiter östlich über einen zum Bahnkörper gleichfalls gehörigen Lagerplatz, jetzigen Güterbahnhof, bis zur H'schen Heerstrasse, an welche der Bahnhof von W. östlich angrenzt — gegangen seien, um mittels dieses

Richtweges den Umweg über das im Süden der Bahn gelegene Dorf B. zu vermeiden, so konnte dieses Gehen, selbst wenn es mit keinem die Ersitzung einer Dienstbarkeit hindernden Besitzfehler behaftet war, schon wegen Entgegentretens der gedachten gesetzlichen Verbote die Entstehung einer Dienstbarkeit zum Nutzen der Einwohner von S. nicht zur Folge haben, und war die erhobene Klage ihrem ganzen Gegenstande nach von vornherein zurückzuweisen.

Wäre gleichwohl anzunehmen, dass die Bahnreglements den Erwerb der fraglichen Dienstbarkeit durch die Klägerin unter den regelmässigen thatsächlichen Voraussetzungen eines solchen nicht gehindert hätten, so würde sich die Klage gleichfalls als unbegründet herausstellen. Zunächst deshalb, weil den Umständen nach anzunehmen ist, dass der Weg von den S.'schen Einwohnern in der Meinung benutzt ist, er sei Jedermann zuständig, also ein öffentlicher, ein solcher usus publicus aber eine privatrechtliche Dienstbarkeit nicht zu begründen vermag;

vgl. Urth. des OAG. zu Lübeck v. 1. Juni 1878 — Bremer Sammlung 1883 S. 297; des OAG. zu Dresden v. 12. April 1866 — Seuffert Archiv Bd. 20 Nr. 212.

Sofort nach Beginn des Eisenbahnbetriebs in W. ergab sich für jeden einigermassen der Gegend Kundigen, welcher von S. oder aus weiterhin gelegenen Orten über S. nach W. gehen wollte, dass ihm ein bedeutend näherer Weg zu Gebote stand, wenn er von S. aus die kurze Strecke bis zur Kreuzung der Bahn durch die P.'sche Heerstrasse, von dort auf dem südlichen Rande des Bahnkörpers, namentlich auf der Stellwanne südlich des Grabens der unter der Bahnböschung und über den Lagerplatz zum W.'schen Bahnhof wanderte, sofern die Bahnverwaltung dies geschehen liess; machten sich die S.'schen Einwohner diesen Vortheil zu Nutze, und entstand im Lauf der Zeit die Meinung, dieser Richtweg sei erlaubt, so fehlt doch jeder Anhaltspunkt für die Annahme, er sei als nur den S.'schen Einwohnern erlaubt angesehen, nicht aber Jedermann, dem er den gleichen Vortheil bot. Es ist aber überhaupt dem landgerichtlichen Urtheil nicht beizupflichten, wenn es auf Grund der Beweisaufnahme annimmt, die Einwohner von S. hätten während der gesetzlichen 40jährigen Ersitzungszeit bei ihren angeblichen Besitzhandlungen die Meinung gehabt, ein Recht auszuüben, und solches bona fide vorgenommen. Von Anfang an war ihnen die südliche Grenze des Bahnkörpers auf der fraglichen Strecke durch Versteinung deutlich bezeichnet. Beging man dieselbe gleichwohl, so konnte man, selbst wenn die Bahnverwaltung kein Verbot dagegen erliess, ja sogar der eine oder andere der Bahnbeamten, dem zunächst die Bahnpolizei oblag (Eisenbahnbaumeister, Bahnmeister, Stationsvorsteher), etwa ausdrücklich die Begehung für statthaft erklärte, nicht annehmen, dass

ein entsprechendes Recht der Einwohner von S. anerkannt werde, sondern nur, dass eine jederzeit widerrufliche Vergünstigung gewährt werde; man musste zu letzterer Meinung bei einiger Ueberlegung um so eher gelangen, als man ohne durchaus schlüssige Umstände nicht voraussetzen durfte, die Bahnbehörde wolle auf die erforderliche jederzeitige freie Disposition über den Bahnkörper pflichtwidrig verzichten und diesen zu Gunsten einer ganzen Dorfgemeinde mit einer jene freie Disposition in lästigster Weise beschränkenden Dienstbarkeit beschweren. Die Gestattung eines Richtweges durch sein Grundstück seitens eines Grundeigenthümers erscheint schon regelmässig nach der Natur der Sache als widerrufliche Vergünstigung;

vgl. Seuffert Archiv Bd. 22 Nr. 219, Bd. 25 Nr. 9;

aus dem Gehen an und für sich ist keineswegs ohne Weiteres zu folgern, dass der Gehende sich ein Recht darauf zuschreibe und annehme, dass auch der Eigenthümer des begangenen Grundstücks ihm solches zugestehe;

fr. 7 de itin. 43. 19; const. 2 de servit. 3. 34; Seuffert Archiv Bd. 5 Nr. 255.

Unter besonderen Umständen kann freilich daraus die Meinung, ein Recht auszuüben, im Lauf der Zeit entstehen und von nun an eine Ersitzungszeit zu laufen beginnen; wo aber ein gewichtiges öffentliches Interesse, wie das eines gesicherten Eisenbahnverkehrs, sich geltend macht, welches von ständiger Natur und Jedermann unverkennbar, zudem durch ein Verbotsgesetz geschützt ist, lässt sich nicht annehmen, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt die Meinung der den Richtweg Gehenden, es handle sich dabei um eine jederzeit widerrufliche Erlaubniss, umschlagen könne in die, dass ein Privatrecht ausgeübt werde. Nur die Meinung, dass ihnen das Gehen einstweilen gestattet sei und bahnseitig, wie die Beklagte es zutreffend bezeichnet, ein Auge zugedrückt werde, konnten die Einwohner von S. haben, selbst wenn der fragliche Weg ihnen niemals von der Bahnverwaltung oder den dieser untergebenen Beamten verboten, bezügliche Warnungstafeln nicht aufgestellt, ja selbst der Bahnbeamte M. einmal den Weg als den S.'schen Einwohnern zuständig bezeichnet haben sollte. Mögen daher auch, wie die Beweisaufnahme ergeben hat, verschiedene Einwohner von S. — etwa in unentschuldbarer Unkenntniss der gesetzlichen Verbote oder in Folge davon, dass seitens der Bahnverwaltung durchgreifende Massregeln zur Verhinderung des Gehens auf dem Bahnkörper nicht getroffen sind — zu der irrigen Meinung gelangt sein, die von vornherein offenbar unerlaubte Benutzung des Richtweges sei später als ein ihnen zuständiges Recht seitens der Bahnverwaltung anerkannt, und selbst gemeint haben, diese Ansicht sei in der Gemeinde S. die allgemeine gewesen, — die

richterliche Ueberzeugung, dass die überwiegende Mehrzahl der dortigen Einwohner bei ihrer Benutzung des Weges die Meinung, ein Recht auszuüben und nicht bloss von einer jederzeit widerruflichen Vergünstigung der Bahnbehörde Gebrauch zu machen (si prohiberentur, non facturi — fr. 7 de itin. 43. 19), gehegt habe, lässt sich aus der Beweisaufnahme nicht gewinnen und würde auch dann nicht gewonnen werden, wenn die von der Klägerin neuerlich für die anstandslose Gestattung des Weges durch untere Bahnbeamte — dass sie seitens der Direction geschehen, hat die Klägerin nicht behauptet — benannten Zeugen solche bestätigen sollten, und andrerseits der von der Beklagten angetretene Beweis ausdrücklicher Verbote nicht geführt würde.

Nr. 5. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.
Vom 2. November 1892.

(Budwinski Sammlg. Bd. 16. S. 835.)

Der Beginn der einer Eisenbahnunternehmung eingeräumten Einkommensteuerbefreiung ist nur von dem Tage angefangen zu rechnen, von welchem die Einkommensteuerpflicht begonnen hätte, wenn die Einkommensteuerbefreiung nicht bewilligt worden wäre, d. i. — wenn nichts Anderes bestimmt worden ist — vom Tage der Betriebseröffnung.

Mit der Concessions-Urkunde vom 20. August 1869, R.-G.-Bl. Nr. 164 wurde der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer von ihrer bestehenden Linie bei Neratovic ausgehenden Locomotiveisenbahn nach Prag verliehen.

In § 5 a der Concessions-Urkunde wurde für diese Linie die Befreiung von der Einkommensteuer auf die Dauer von 20 Jahren bewilligt, ohne dass der Zeitpunkt, mit welchem diese Befreiung zu beginnen hätte, näher bestimmt worden wäre.

Die Finanz-Landesdirection legte ihrer Entscheidung vom 1. März 1892, Z. 79.021, die Anschauung zu Grunde, dass die 20jährige Einkommensteuerfreiheit vom Tage der Verleihung des Privilegiums, d. i. vom Tage der Concessions-Urkunde, zu berechnen sei und somit am 19. August 1889 zu enden hatte.

Die Eisenbahnunternehmung stellte sich auf den Standpunkt, dass die bewilligte Steuerfreiheit vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 28. October 1872, zu berechnen sei und somit bis zum 28. October 1892 zu währen habe.

Der von der Eisenbahnunternehmung angerufene Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung der Finanz-Landesdirection

nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aus folgenden Erwägungen auf:

Wenn die im § 5 a der Concessions-Urkunde bewilligte 20jährige Befreiung von der Einkommensteuer für diesen ganzen Zeitraum einen rechtlichen Inhalt haben soll, so kann der Beginn dieser Steuerbefreiung nur von dem Tage angefangen zu rechnen sein, von welchem die Einkommensteuerpflicht der Linie Neratovic—Prag begonnen hätte, wenn die Einkommensteuerbefreiung nicht bewilligt worden wäre.

Da es sich im gegebenen Falle um eine Einkommensteuer I. Classe handelt und diese nach §§ 4 I und 20 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849 von demselben Zeitpunkte, von welchem die Erwerbsteuer zu entrichten ist, vorzuschreiben kommt, handelt es sich zunächst um die Beantwortung der Frage, mit welchem Zeitpunkte die Eisenbahnlinie Neratovic—Prag nach den allgemeinen Erwerbsteuervorschriften erwerbsteuerpflichtig geworden ist. In dieser Beziehung bestimmt § 9 des Erwerbsteuerpatentes vom 31. Dezember 1812, dass ohne den Erwerbsteuerschein Niemand eine der Erwerbsteuer unterliegende Beschäftigung in Ausübung bringen darf, und in den §§ 8, 9 des Cent.-Hofcam.-Decretes vom 14. Jänner 1813 sind Bestimmungen enthalten, welche klar zeigen, dass bei neu entstehenden Unternehmungen für den Beginn der Steuerpflicht der factische Antritt, die Ausübung oder die Anmeldung des Geschäftes massgebend sind. Die mit der Concessions-Urkunde bewilligte Unternehmung der Linie Neratowic—Prag ist sonach an sich mit demjenigen Tage in die Erwerbsteuerpflicht getreten, an welchem die thatsächliche Ausübung des Geschäftes begonnen hat.

Dass aber bei einer Bahn die thatsächliche Ausübung mit der Eröffnung des Betriebes der Linie zusammenfällt, unterliegt keinem Zweifel. Hienach würde die Linie Neratovic—Prag, wenn ihr nicht mit der citirten Concessions-Urkunde die zwanzigjährige Befreiung von der Einkommensteuer bewilligt worden wäre, von dem Tage der Betriebseröffnung einkommensteuerpflichtig geworden sein, woraus sich ergiebt, dass die Dauer der bewilligten Einkommensteuerbefreiung nicht vom Tage der Concessions-Urkunde, sondern vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Neratovic—Prag zu berechnen war. Eine Abweichung von dem entwickelten gesetzlichen Grundsatze muss, wenn sie gelten soll, auch in der Concessions-Urkunde zum klaren Ausdrucke gelangen.

Nr. 6. Beschluss des Kammergerichts Berlin.

Vom 14. November 1892.

[Johow, Jahrb. d. Entsch. Bd. XII. S. 160.]

Gebühren und Stempelpflicht bei Auflassungen zum Zwecke des gemeinen Besten. Eine Bescheinigung der zuständigen Behörde, dass dem Erwerber hinsichtlich des aufgelassenen Grundstücks das Enteignungsrecht zum Zwecke des gemeinen Besten bei hierauf gerichtetem Antrage verliehen worden wäre, begründet nicht die Gebühren- und Stempelfreiheit der Auflassung, vielmehr ist dazu der Nachweis erforderlich, dass das Enteignungsrecht dem Erwerber thatsächlich verliehen worden ist.

Kab.O. vom 4. Mai 1833 G.S. S. 49; Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 §§ 2, 15, 17, 43.

Dem Provinzialverband der Provinz Ostpreussen wurde eine zur Chaussee von G. nach R. verwendete Parzelle aufgelassen. Für die Auflassung sind Stempel und Gebühren angesetzt. Auf Erinnerung des Provinzialverbandes hob das Amtsgericht den Kosten- und Stempelansatz auf, da dem Provinzialverband für diese zu Chausseezwecken, also zum gemeinen Besten erfolgte Besitzveränderung aus der Kabinetsorder vom 4. Mai 1833 Gebühren- und Stempelfreiheit zustehe. Infolge Beschwerde des Staatsanwalts stellte das Landgericht den Ansatz der Kosten und des Stempels wieder her.

Die weitere Beschwerde des Provinzialverbandes ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

Nach der Kabinetsorder vom 4. Mai 1833 (G.S. S. 49) soll die Gebühren- und Stempelfreiheit nicht für alle Besitzveränderungen zum gemeinen Besten eintreten, sondern nur für diejenigen, bei welchen „eine Verpflichtung der Interessenten“ zur Abtretung der betreffenden Grundstücke vorliegt. Voraussetzung dieser Kosten- und Stempelfreiheit ist also, dass zur Zeit der betreffenden Besitzveränderung eine Königliche Order, durch welche dem Erwerber das Expropriationsrecht verliehen wurde, bereits ergangen war. Dass die Verleihung des Expropriationsrechts für die hier fragliche Chaussee stattgefunden hat, ist vom Beschwerdeführer nicht behauptet. Derselbe hat vielmehr nur eine Bescheinigung des Oberpräsidenten der Provinz Ostpreussen vom 27. Juli 1892 darüber beigebracht, dass „nach den bisher befolgten Verwaltungsgrundsätzen behufs Erwerbung des zu dem hier in Rede stehenden Chausseebau nöthigen Areals das Enteignungsrecht im Falle eines hierauf gerichteten Antrages unzweifelhaft bewilligt worden wäre“. Das Kammergericht hat nun allerdings in dem Beschlusse vom 5. Mai 1890 (Jahr-

buch der Entscheidungen Band 10 S. 138) angenommen, dass schon durch eine solche Bescheinigung die Voraussetzung der Kabinetsorder vom 4. Mai 1833 dargethan sei und es der thatsächlichen Verleihung des Expropriationsrechts nicht bedürfe. Bei nochmaliger Prüfung konnte aber diese Ansicht nicht aufrecht erhalten werden. Denn solange das Expropriationsrecht nicht verliehen ist, fehlt es an einer „Verpflichtung" des Veräusserers, dem Unternehmer das betreffende Grundstück zu übereignen. Eine solche „Verpflichtung" wird aber von der gedachten Kabinetsorder ausdrücklich als Bedingung der Gebühren- und Stempelfreiheit hingestellt. Diese Auffassung wird auch durch das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 bestätigt. Denn § 43 Abs. 4 dieses Gesetzes gewährt die Gebühren- und Stempelfreiheit nur den „nach § 17 eintretenden freiwilligen Veräusserungsgeschäften über Grundstücke innerhalb des vorgelegten Plans". Die Gebühren- und Stempelfreiheit kann daher für derartige freiwillige Veräusserungen erst nach Aufstellung des Plans (§ 15 das.) in Anspruch genommen werden, welche ihrerseits wieder die bereits erfolgte Verleihung des Expropriationsrechts zur Voraussetzung hat. Da diese Verleihung (§ 2 das.) ferner stets auf freier Entschliessung des Königs beruht, so kann keine Behörde eine Bescheinigung darüber ausstellen, wie diese Entschliessung ausgefallen sein würde, wenn das Expropriationsrecht nachgesucht worden wäre. — Dieselben Grundsätze werden auch in einem von dem Justizminister in Uebereinstimmung mit dem Finanzminister erlassenen Reskripte vom 31. August 1892 — III 3503 — vertreten.

Nr. 7. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 15. December 1892.

(Budwinski Sammlg. Bd. 16 S. 1014.)

a) Für die Auftheilung einer Umlage ist die specielle Norm massgebend, mit welcher diese Umlage bewilligt wurde. b) Eine Wandlung der Rechtsanschauung der Administrativbehörde in concreten Fällen beirrt die Gesetzmässigkeit einer speciellen Entscheidung an sich nicht.

Der mährische Landesausschuss hatte mit Entscheidung vom 21. Februar 1892, Z. 55.570, erkannt, dass die Stadtgemeinde Wischau nicht berechtigt sei, die 30. percentige Gemeindeumlage zur Einkommensteuer der in Wischau wohnenden Beamten der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn für die Jahre 1888, 1889, 1890 und 1891 auch von dem a. o. Zuschlage dieser Steuer zu erheben, weil nach der Allerh. Entscheidung vom 2. Jänner 1875 die Gemeinde Wischau berechtigt wurde, diesen Zuschlag

in den Jahren 1875 bis 1894 nur von dem Ordinarium der Steuer zu erheben.

Die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung wurde in der beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde aus dem Grunde angefochten, weil nach dem Gesetze vom 8. December 1881, L.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1882 für Mähren, für die zu Gemeindezwecken erforderlichen Zuschläge zu den directen Steuern dieselbe Steuergrundlage zu gelten hat, welche jeweilig für das betreffende Jahr in Ansehung der Auftheilung der Landeszuschläge zu diesen Steuern festgesetzt wird, und weil in den betreffenden Jahren die Landeszuschläge sowohl von dem Ordinarium, als auch von dem Extraordinarium der Steuer eingehoben wurden, und weil weiter der Landesausschuss die Zulässigkeit und Richtigkeit der von der Gemeinde gewählten Steuerbasis in anderen Entscheidungen anerkannt habe.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet in folgender Erwägung ab:

Die Einhebung des 30percentigen Zuschlages erfolgt in der Gemeinde Wischau auf Grund einer besonderen gesetzlichen Norm, und zwar auf Grund der Allerh. Entschliessung vom 2. Jänner 1875. Für den Inhalt und den Umfang dieses Besteuerungsrechtes der Gemeinde Wischau ist also ausschliesslich die citirte Specialnorm massgebend, mit welcher der genannten Gemeinde zur Rückzahlung der aus Anlass des Baues der Bürgerschule aufgenommenen Capitalien eine 30percentige Umlage auf die directen Steuern ohne a. o. Zuschlag für die Dauer von 20 Jahren, d. i. von 1875 bis 1894, bewilligt wurde.

Nach dieser Norm ist es zweifellos, dass die Umlage nicht von dem gesammten Betrage der jeweilig ausgeschriebenen directen Steuern eingehoben werden darf, dass vielmehr durch diese Umlage jener Betrag der Steuer, welcher als a. o. Zuschlag bezeichnet wird, nicht getroffen werden darf.

Das von der Gemeinde Wischau angerufene Gesetz vom 8. December 1881 hat eben nur Anwendung auf jene Gemeindezuschläge, welche unter seiner Wirksamkeit zur Einhebung bewilligt werden, nicht aber auf Umlagen, deren Rechtsbasis bereits vor Wirksamkeit dieses Gesetzes geschaffen worden ist.

Der Umstand, dass der Landesausschuss in einzelnen concreten Fällen eine andere Rechtsanschauung zur Geltung brachte, beirrt selbstverständlich die Gesetzmässigkeit der gegenwärtig in Frage stehenden Entscheidung nicht.

Nr. 8. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

Vom 5. Januar 1893.

[Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1894. Nr. 34. S. 320. Lamm, Annalen Bd. 14. S. 146ff.]

Negatorienklage des Anliegers eines Privatflusses gegen den Eisenbahnunternehmer wegen Schädigungen infolge der durch Anlage eines Eisenbahndammes veränderten Wasserabflussverhältnisse.

„Gegenüber demjenigen, der durch Störung des Laufes eines fliessenden Privatgewässers das Grundstück eines anderen schädigt, ist die Negatorienklage begründet. Hiernach erscheint Kläger an sich berechtigt, Ersatz des Schadens zu fordern, welcher ihm durch die Verhegerung seiner Wiesen entstanden ist. Auch konnte es nicht gemissbilligt werden, dass Kläger auf den Ersatz dieses Schadens den Beklagten belangt hat. Ist auch der letztere nicht selbst der Erbauer der Zittau-Görlitzer Eisenbahn und somit nicht der eigentliche Urheber der den Kläger beeinträchtigenden Anlage, so hat er doch nicht allein bei Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Bahn alle Verpflichtungen des ursprünglichen Unternehmers übernommen, sondern er ist auch nunmehr der Eigenthümer der Bahn und hat als solcher den für den Kläger mit Störungen verbundenen Zustand derselben jedenfalls insoweit zu vertreten, als solcher von ihm während seiner Besitzzeit beibehalten worden ist. Ebenso wenig erscheinen etwa sonst besondere Umstände angezeigt, es habe vorliegend der im § 321 B. G.-B's. der Freiheit des Eigenthums an sich gewährleistete Rechtsschutz auch nicht insoweit zur Geltung zu gelangen, als an dieser Gesetzesstelle dem benachtheiligten Eigenthümer ein Schadensersatzanspruch zugestanden wird. So konnte zunächst rechtliches Gewicht nicht darauf gelegt werden, dass die Zittau-Görlitzer Eisenbahn, soweit von ihr Sächsisches Gebiet berührt wird, mit Genehmigung der Staatsregierung erbaut worden ist. In der Ertheilung der Genehmigung lag zwar zugleich die Anordnung der Staatsgewalt, dass sich die benachbarten Grundstücksbesitzer alle diejenigen, sie benachtheiligenden Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssten, welche die Ausführung des Eisenbahnunternehmens für sie nach sich ziehen würde. Hieraus folgt indess an sich nur soviel, dass dem Eigenthümer eines von einer Eisenbahnanlage ungünstig beeinflussten Grundstücks nicht ein im Zivilrechtswege verfolgbarer Anspruch darauf zustehen kann, dass die Anlage, soweit sie ihn beeinträchtigt, wieder beseitigt werde. Dagegen liegt, hiervon abgesehen, kein Grund vor, das Rechtsverhältniss zwischen dem Erbauer bezl. Besitzer einer Eisenbahn und den angrenzenden Grundeigenthümern anders als nach den einschlagenden privatrechtlichen Grund-

sätzen zu beurtheilen. Nach Absicht des Gesetzgebers soll aber im allgemeinen, d. h. soweit nicht das öffentliche Interesse unbedingt eine Abweichung erheischt, der Eisenbahnunternehmer den benachbarten Grundeigenthümern gegenüber nicht anders, wie jeder Privatmann gestellt sein. Hieraus erhellt, dass der erstere namentlich im ordentlichen Rechtswege zum Ersatze des Schadens angehalten werden kann, welcher durch die ihm gehörige Eisenbahnanlage den angrenzenden Grundstücken zugefügt wird. Denn nicht allein erscheinen hierunter an sich die zur Begründung einer Negatorienklage erforderlichen Bedingungen gegeben, sondern es wird auch, soweit es sich um eine Schadenregulirung handelt, das öffentliche Interesse in keiner Weise berührt . . . .“

Nr. 9. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

1. Senat. Vom 7. Januar 1893.

[Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1894. Nr. 42. S. 397. Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 24. S. 395.]

Abstellung der für eine Eisenbahnanlage unmittelbar aus der natürlichen Beschaffenheit oder auch erst aus dem Ausschachten etc. eines Nachbargrundstücks erwachsenden Gefahr.

„Die angefochtene Regierungs-Präsidialverfügung fordert von der Klägerin, zu dulden, dass ein Dritter durch Fortschaffung der die angrenzende Eisenbahn gefährdenden Steine den natürlichen Zustand ihres Grundstücks ändere. Dass Klägerin als Grundstückseigenthümerin hierzu kraft des bestehenden Rechts verpflichtet sei, ist von den Polizeibehörden nicht angenommen, jedenfalls nicht behauptet und von dem Ministerialkommissar verneint. Mangels einer aus dem Eigenthume oder einem Spezialgesetze entspringenden Pflicht der Klägerin, zur Abwendung der nicht durch ihre Handlungen oder Unterlassungen, sondern erst durch die spätere Anlage der Eisenbahn herbeigeführten Gefahr irgend etwas zu thun oder zu gestatten, kann das Eingreifen der Polizei und die hierdurch der Klägerin auferlegte Beschränkung in der freien Disposition über ihr Eigenthum nur aus dem sogen. Staatsnothrechte gerechtfertigt werden. Und diesbezüglich ist die Polizei stets für befugt erachtet, dem Eigenthümer eines Grundstücks, auch wenn er der polizeilich nicht zu duldenden Gefahr seinerseits vorzubeugen gesetzlich nicht verpflichtet ist, hierauf abzielende Handlungen oder Unterlassungen dennoch ausnahmsweise durch Zwangsanordnungen aufzuerlegen; dies aber stets nur unter der Voraussetzung, dass die zu beseitigende Gefahr einmal unmittelbar bevorsteht, eine imminente ist und dass sie auf andere Weise als durch diesen polizeilichen Ein-

griff in das Privateigenthum nicht abgewendet werden kann. Dies anderweite Mittel kann jedoch unter Umständen schon darin bestehen, dass der Eigenthümer der gefährdeten Anlage behufs Beseitigung der Gefahr das Eigenthum oder doch eine beschränkte Disposition über das gefährdende Grundstück seinerseits erwirbt, sei es freihändig, sei es im Wege der Enteignung. Demgemäss würde vorliegend zu prüfen bleiben, ob die Gefährdung der Eisenbahn, welche unbestritten schon bei deren Errichtung genau in demselben Umfange, wie jetzt thatsächlich, wenn auch angeblich unerkannt bestanden hat, deren Bekanntwerden jedoch anscheinend die ungeänderte Fortsetzung des Betriebes bis zum November 1892 nicht gehindert hat, als eine imminente und akute zu erachten ist und ob dieselbe ferner durch andere Mittel (z. B. durch Einleitung von Ankaufsverhandlungen, die von der Eisenbahnverwaltung behauptet, von der Klägerin bestritten sind oder das Enteignungsverfahren oder durch Errichtung von Schutzwehren oder durch spezielle Ueberwachung der Strecke unmittelbar vor jedem verkehrenden Zuge) nicht hätte beseitigt oder doch unschädlich gemacht werden können. Die Prüfung dieser Thatfragen wird jedoch entbehrlich, da die angefochtene Polizeiverordnung aus einem anderen Grunde nämlich wegen Unzuständigkeit der verfügenden Behörde nicht haltbar erscheint. Denn der Schutz der Eisenbahnen gegen die von Nachbargrundstücken ausgehende Gefährdung kann als eine Aufgabe der Landespolizei nicht angesehen werden und der Regierungspräsident erscheint daher zum Erlasse der angegriffenen Verfügung als einer landespolizeilichen nicht zuständig. Und dass er in Ausübung seiner Aufsichtsbefugnisse an Stelle und in Vertretung der Ortspolizei gehandelt habe, dass der örtlich zuständige Amtsvorsteher irgend wie an der rechtzeitigen Sicherung der polizeilich zu schützenden Interessen verhindert gewesen wäre, ist nicht einmal angedeutet, auch aus den vorgelegten Verhandlungen anderweit nicht erkennbar. -- Die angefochtene Anordnung war daher wegen Unzuständigkeit der betreffenden Behörde dem Klageantrage gemäss ausser Kraft zu setzen."

Nr. 10. Entsch. des Oberlandesgerichts Prag.

Vom 11. Januar 1893.

[Oesterr. Eisenb.-Verordn. Bl. VI. Nr. 89. S. 1434.]

Bei Privateisenbahnen, die durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Namens des Staates betrieben werden, trifft die Haftpflicht aus einem Eisenbahnunfalle nicht die Eigenthumsbahn, sondern den betriebführenden Staat.

Der Vormund des minderjährigen Julius D., welcher von einem Zuge der im Staatsbetriebe stehenden Localeisenbahn X überfahren worden

war, klagte gegen die Localeisenbahn-Gesellschaft X auf Schadensersatz gemäss des Gesetzes vom 5. März 1869.

Das k. k. Kreisgericht als Handelsgericht Brüx wies mit Urtheil vom 22. October 1892, Z. 7702, die Klage wegen Mangels der passiven Klagelegitimation der Localbahn X zurück. — In den Gründen wird im Wesentlichen ausgeführt:

Nach § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wird bei einer durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführten körperlichen Verletzung oder Tödtung eines Menschen vermuthet, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, und hat das Verschulden dieser Personen die Unternehmung ebenso wie ihr eigenes Verschulden zu vertreten.

Die Geklagte ist nun allerdings unbestrittene Eigenthümerin der Localbahn X und als solche in dem Eisenbahnbuche eingetragen, allein notorisch ist es und überdies durch das Amtszeugniss der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen de dato Wien, am 28. August 1892 erwiesen und dem Kläger zufolge seiner an die k. k. Betriebs-Direction in Pilsen gerichteten Schreiben vom 28. Mai, 4. Juli und 27. November 1889 bekannt, dass nicht die geklagte Gesellschaft, sondern der Staat, resp. die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen den Betrieb auf der dieser Gesellschaft gehörigen Eisenbahn, wenngleich nur auf Grund einer Vereinbarung und für Rechnung der Gesellschaft, direct besorgt und ausübt.

Als Betriebs-Unternehmung im Sinne des citirten Gesetzes erscheint mithin der Staat, bezw. die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und nicht die Eisenbahn-Gesellschaft selbst, und ist daher nach dem angeführten Gesetze und § 1325 a. b. G.-B. erstere für die durch die Ereignung im Betriebe am 25. Mai 1889 herbeigeführte körperliche Verletzung des m. Julius D. verantwortlich und haftungspflichtig, zumal nicht behauptet und dargethan worden ist, dass der Bahneigenthümerin eine Ingerenz auf die Betriebsanlagen, die Anstellung der Betriebsbediensteten und des Zugpersonals und den Betrieb selbst zusteht, und sie demnach ein Verschulden der Betriebs-Unternehmung selbst oder deren Bediensteten zu vertreten hat.

Nachdem jedoch Kläger den Ersatz des dem m. Julius D. zugefügten Schadens von der Eigenthümerin der Bahn und nicht der Betriebs-Unternehmung anspricht, wozu er nach dem Vorausgeschickten nicht berechtigt ist, so hat er die Person des Geklagten verfehlt, worau auch der Umstand Nichts ändert, dass die Geklagte der k. k.

General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen am 28. September 1890 den Streit verkündigt hat, und musste schon aus diesem Grunde allein, ohne dass es eines weiteren Eingehens in die meritorische Entscheidung bedarf, abgewiesen werden.

Ueber die klägerische Appellation hat das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Entscheidung vom 11. Jänner 1893, Z. 27.579, das erstrichterliche Urtheil unter Verweisung auf die richtigen, der Sachlage und dem Gesetze entsprechenden und das Wesen der Sache vollkommen erschöpfenden Gründe desselben bestätigt, wodurch der Streit rechtskräftig zu Gunsten der geklagten Gesellschaft entschieden wurde, da im summarischen Verfahren eine ausserordentliche Revision unzulässig ist.

Nr. 11. Rek.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 16. Januar 1893.

[Amtl. Nachr. des R.-V.-A. (Ges.-Ausg.) Jahrg. X. Nr. 6. Ziff. 1335. S. 269.]

Unf.-Vers.-Ges. v. 6. Juli 1884. Abstechen und Aufladen von Kies in einer Kiesgrube als Nebenarbeit eines gewerbsmässigen Fuhrwerksbetriebes.

Bei dem Bau einer Eisenbahnstrecke hatte ein Fuhrmann von dem Unternehmer des Baues die Kiesanfuhr aus einer Kiesgrube, welche die Bahnverwaltung zur Verfügung gestellt hatte, gegen ein Entgelt von zwei Mark für das Kubikmeter Kies übernommen. Die Arbeit umfasste ausser den eigentlichen Fuhrleistungen auch das Abstechen des Kieses in der Grube, sowie das Auf- und Abladen desselben. Beim Abstechen des Kieses erlitt der Knecht des Fuhrmanns einen Unfall.

Das Reichs-Versicherungsamt hat durch Rekursentscheidung vom 16. Januar 1893 — entgegen den Vorinstanzen — die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft mit folgender Begründung für entschädigungspflichtig erklärt:

Da der Fuhrwerksbesitzer einen gewerbsmässigen, zur Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft gehörigen Fuhrwerksbetrieb hat, so sind die Fuhrleistungen für Dritte, welche er als Ausfluss dieses Betriebes übernimmt, regelmässig bei der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft versichert. Die Kiesanfuhr hatte er aber unbedenklich in seiner Eigenschaft als Fuhrunternehmer übernommen; der Vertrag zwischen dem Fuhrmann und dem Bauunternehmer hatte nicht, wie das Schiedsgericht annimmt, die Gestellung von Knecht und Gespann, sondern die Anfuhr selbst zum Gegenstand. Der Umstand, dass auch das Abstechen des Kieses mit übernommen war, kann an der Zugehörigkeit der Gesammtarbeit zum Fuhrwerksbetriebe auch nichts ändern. Das Abstechen des Kieses war

immer nur eine Nebenarbeit der eigentlichen Fuhrleistungen und somit als Bestandtheil des Fuhrwerksbetriebes mit versichert. Die Gefahr, welche diese Arbeit verursachte, ist nicht wesentlich grösser, als die Gefahr, welche die Abfuhr aus Steinbrüchen, Kiesgruben u. s. w. schon an und für sich bewirkt. Die Annahme eines Uebertritts des Verletzten in den Betrieb des Bauunternehmers entbehrt somit der Begründung.

Nr. 12. Revis.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 23. Januar 1893.

[Preuss. Eisenb.-Arch. 1894. Heft 2. S. 386.]

Nach welchem Zeitpunkt bestimmt sich die Zuständigkeit zur Rentenfeststellung? Konkurrenz von Kasseneinrichtungen und Versicherungsanstalten.

Die im Jahre 1818 geborene Klägerin, die als Kohlenleserin Mitglied einer gemäss §§ 5 und 7 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zugelassenen Kasseneinrichtung (Knappschafts-Pensionskasse) geworden war, hatte im Jahre 1891 wegen Krankheit ihre bisherige Arbeit nicht mehr verrichten können, sondern war im Juni 1891 in landwirthschaftliche Beschäftigung getreten. Mehrere Monate später beantragte sie unter Ueberreichung einer mit acht Beitragsmarken versehenen Quittungskarte die Gewährung einer Altersrente vom 1. Januar 1891 ab. Die Versicherungsanstalt, deren Marken verwendet waren, erachtete nicht sich, sondern die erwähnte Kasseneinrichtung für zuständig, die Rente festzustellen, weil die Klägerin am 1. Januar 1891, zu welcher Zeit alle materiellen Voraussetzungen für die Bewilligung der Altersrente vorgelegen, bei der Knappschaftspensionskasse „Versicherte" im Sinne des § 157 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes geworden sei, und weil, wenn man lediglich den Zeitpunkt des Antrages entscheiden lasse, die Vertheilung der Rentenlasten in das Belieben der die Fürsorge nachsuchenden Person gestellt sei.

Diesen Ausführungen ist — in Uebereinstimmung mit dem Schiedsgericht — das Reichsversicherungsamt in der Revisionsentscheidung vom 23. Januar 1893 entgegengetreten und hat die Zuständigkeit der Versicherungsanstalt aus folgenden Gründen bejaht:

Wenn nach § 75 Absatz 1 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes die bei der unteren Verwaltungsbehörde gestellten Rentenanträge an diejenige Versicherungsanstalt zur materiellen Prüfung und Entscheidung abgegeben werden sollen, „an welche ausweislich der Quittungskarte zuletzt Beiträge entrichtet worden waren", so ist diese Bestimmung offenbar auf die Absicht des Gesetzgebers zurückzuführen,

dass im Interesse des in der Regel bedürftigen Rentenbewerbers die thunlichst schleunige Erledigung des Rentenantrages ermöglicht und deshalb durch Ausschliessung von Kompetenzstreitigkeiten eine Verzögerung der materiellen Entscheidung verhindert werde. Deshalb ist nach dem leicht erkennbaren, äusserlichen Merkmal der Markenverwendung die Versicherungsanstalt, welche sich der materiellen Behandlung des Rentenantrages unterziehen sollte, bestimmt worden, und es konnte dies um so eher geschehen, als jede Versicherungsanstalt als Vertreterin der Gesammtheit aller bei einer Rentenbewilligung betheiligten Versicherungsanstalten die Rechte derselben wahrzunehmen hat, ausserdem aber in der Person des Staatskommissars, welchem eine Abschrift des die Rentenbewilligung aussprechendes Bescheides zugestellt wird, ein zur Wahrung der Interessen der übrigen Versicherungsanstalten bestimmtes staatliches Organ vorhanden ist (zu vergleichen stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags [7. Legislaturperiode, IV. Session] 4. Bd. S. 85 und § 63 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes). Ebenso kann von einer ungerechtfertigten Benachtheiligung derjenigen Versicherungsanstalt, an welche etwa zu Unrecht Beiträge zuletzt entrichtet sind, nicht die Rede sein. Denn durch die Rentenfestsetzung wird ihr nur die Mühewaltung des erforderlichen Verfahrens, der Rentenanweisung, der Ertheilung des Berechtigungsausweises, sowie die daraus erwachsende Kostenlast aufgebürdet; gerade hierbei wird sich unter den Versicherungsanstalten im Laufe der Zeit ein gewisser Ausgleich vollziehen. Von der Frage der Rentenvertheilung aber darf die Beurtheilung der Zuständigkeit nicht abhängig gemacht werden.

Dieselben Erwägungen greifen auch für die gemäss §§ 5 und 7 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zugelassenen besonderen Kasseneinrichtungen Platz, und die Bestimmung des § 75 Abs. 1 a. a. O. wird deshalb in Ermanglung einer besonderen gegentheiligen Vorschrift auch auf sie, gleichviel ob sie allein oder ob sie in Gemeinschaft mit einer oder mehreren Versicherungsanstalten in Frage kommen, sinngemässe Anwendung zu finden haben. Insbesondere muss also auch hier die Rentenfestsetzung von demjenigen Träger der Versicherung bewirkt werden, an welchen „zuletzt“, d. h. zuletzt vor der Antragstellung, Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung in der statutarisch vorgeschriebenen Form für die Rentenbewerber entrichtet worden sind, wobei unerörtert bleiben kann, welche anderweite, äusserlich erkennbare Thatsache unter Umständen geeignet ist, die Markenverwendung zu ersetzen (zu vergleichen die nächstfolgende Revisionsentscheidung). Die Zuständigkeit zur Rentenfestsetzung, wie die Beklagte will, nach

dem Zeitpunkte zu bestimmen, in dem der Rentenbewerber „Versicherter" geworden, oder von welchem ab die Rente beansprucht ist, erscheint unangängig, wenn die Vorschrift des § 75 Abs. 1 a. a. O. nicht jede Bedeutung verlieren soll.

Nr. 13. Rek.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 23. Januar 1893.

[Amtl. Nachr. des Reichsvers.-Amts Ges.-Ausg. Jahrg. X. Nr. 7. Ziff. 1341. S. 276.]

§ 5. Unf.-Vers.-Ges. vom 6. Juli 1884. Einfluss einer groben Verunstaltung auf die Erwerbsfähigkeit.

Das Reichs-Versicherungsamt hat bereits in verschiedenen Streitsachen angenommen, dass auch grobe Verunstaltungen die Erwerbsfähigkeit nachtheilig beeinflussen können und daher bei Bemessung der Höhe der zuzusprechenden Rente mit zu berücksichtigen sind. An sich ist allerdings zuzugeben, dass solche Entstellungen subjektiv die Fähigkeit, lohnende Arbeit zu verrichten — die Arbeitsfähigkeit — nicht beeinträchtigen; dagegen beschränken sie objektiv das Arbeitsfeld — und damit die Erwerbsfähigkeit — insofern, als zahlreiche Arbeitgeber Bedenken tragen, Personen mit auffallenden Verunstaltungen bei sich anzustellen. Dies wird namentlich der Fall sein bei denjenigen Personen, welche Dienste rein persönlicher Art zu verrichten haben (zu vergleichen Rekursentscheidung 570, Amtliche Nachricten des R.-V.-A. 1888 Seite 291); aber auch Andere werden darunter zu leiden haben, dass ihre Anstellung lediglich in Folge auffallender körperlicher Fehler und Gebrechen besonders erschwert ist. So werden sich z. B. häufig genug Arbeitgeber scheuen, Personen, welche an einer solchen offensichtlichen körperlichen Verunstaltung leiden, in ihrem Betriebe eine hervorragende leitende Stellung anderen Arbeitern oder Beamten gegenüber einzuräumen, da der persönliche Einfluss und die Fähigkeit persönlicher Einwirkung erfahrungsmässig nicht selten unter derartigen Aeusserlichkeiten leiden und durch sie beeinträchtigt werden. Danach kann sehr wohl lediglich durch eine Verunstaltung das Fortkommen eines Menschen nicht unerheblich erschwert werden (zu vergleichen Rekursentscheidung 911, Amtliche Nachrichten des R.-V.-A. 1890 Seite 597). Da nun das Unfallversicherungsgesetz, wie sich aus dem klaren Wortlaut des § 5 ergiebt, in der Rente einen Ersatz für den durch einen Unfall hervorgerufenen Schaden, soweit er in der Vernichtung oder Beeinträchtigung nicht der Arbeits-, sondern der Erwerbsfähigkeit besteht, leisten will, so muss die Höhe der Rente so bestimmt werden, dass der Verletzte eine entprechende Vergütung auch dafür erhält, dass seine

Fähigkeit, einen Erwerb zu finden, durch eine äussere Entstellung eine Einbusse erlitten hat. Im vorliegenden Falle erscheint die Angabe des Klägers durchaus glaubhaft, dass er mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, wenn er eine seinen Fähigkeiten und Kenntnissen entsprechende Stellung in einem grösseren Betriebe erlangen wolle, und dass die Aussicht auf eine solche Stellung für ihn nur eine geringe sei. Denn der Kläger ist, wie das Gutachten des Arztes ersehen lässt, in Folge des Unfalls im Gesicht durch im Allgemeinen hochgeröthete, fast die ganze linke Gesichtshälfte einnehmende und sich auf einen Theil des Halses erstreckende Narben, sowie durch die völlige Verkrüppelung der Ohrmuschel auffallend entstellt.

Nr. 14. Entsch. des Oesterreich. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 24. Januar 1893.

[Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. VII. Nr. 43. S. 791. Budwinski, Sammlg. Bd. 17. S. 84.]

Die Bestimmung des Art. 211 des Handelsgesetzbuches, wonach vor erfolgter Statutengenehmigung und Eintragung in das Handelsregister die Actiengesellschaft als solche nicht besteht, bestimmt nur das Verhalten der Actiengesellschaft dritten Personen gegenüber in handelsrechtlicher Beziehung, präjudicirt jedoch in keiner Weise dem steuerrechtlichen Standpunkte.

Die Firma „Locomotivfabrik Krauss & Comp., Actiengesellschaft in Linz“ war die Erwerbsteuer von dem Betriebe der Locomotivfabrik in Linz vom I. Semester 1887 und die Einkommensteuer für das ganze Jahr 1887 vorgeschrieben worden. Gegen die Entscheidungen der Linzer Finanz-Direction vom 4. August 1892, Z. 5337 und Z. 5338, womit die Vorschreibungen aufrecht erhalten wurden, richtete die genannte Firma die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof, in welcher sie geltend machte, dass die Actiengesellschaft notorisch vor dem 1. Juli 1887 weder staatlich genehmigt, noch registrirt war, daher nach Art. 211 H.-G.-B. als solche vor dem 1. Juli 1887 noch nicht bestanden hat und somit auch im I. Semester 1887 noch nicht zur Besteuerung herangezogen werden konnte.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, indem er von folgender Anschauung ausging:

Aus der Constituirungs-Urkunde der Gesellschaft vom 6. Juni 1887, sowie aus den Berichten des Aufsichtsrathes derselben vom 15. April 1888, dann aus dem ersten Geschäftsberichte (Periode vom 1. Jänner bis 31. December 1887) und aus dem Protokolle über die erste General-Versammlung der Actiengesellschaft vom 30. April 1888, welches als

1. Punkt der Tagesordnung den Bericht des Aufsichtsrathes und Vorstandes über das „erste Betriebsjahr 1887“ enthält, erhellt die Thatsache, dass die Actiengesellschaft bereits im I. Semester 1887 die Locomotivfabrik in Linz betrieben hat, resp. durch eine dritte im Geschäftsberichte als „Direction der Locomotivfabrik Krauss & Comp. Actiengesellschaft“ bezeichnete Person für ihre Rechnung hat betreiben lassen; hieraus ergiebt sich gerade der nothwendige Schluss, dass die Actiengesellschaft im I. Semester 1887 thatsächlich bestanden haben müsse.

Diesem Schlusse steht die Bestimmung des Art. 211 H.-G.-B., wonach vor erfolgter Statutengenehmigung und Eintragung in das Handelsregister die Actiengesellschaft als solche nicht besteht, nicht entgegen, weil dieser Artikel nur das Verhalten der Actiengesellschaft dritten Personen gegenüber in handelsrechtlicher Beziehung bestimmt, wodurch dem steuerrechtlichen Standpunkte in keiner Weise präjudicirt ist, demzufolge Subject der Erwerbsteuer diejenige physische oder moralische Person ist, welche sich einem erwerbsteuerpflichtigen Gewerbe oder einer gewinnbringenden Beschäftigung widmet.

Aus den §§ 9 und 12 des Erwerbsteuerpatentes, sowie aus den §§ 8, 15 und 17 des Central-Hofcommissions-Decretes vom 14. Jänner 1813 geht aber hervor, dass Niemand befugt ist, ein Gewerbe, ein Befugniss oder eine freie Beschäftigung auf den Erwerbsteuerschein eines Anderen zu betreiben und doch würde der Betrieb der Locomotivfabrik im I. Semester 1887 für Rechnung der Actiengesellschaft auf den Erwerbsteuerschein der bestandenen Commandit-Gesellschaft vor sich gegangen sein, wenn die Steuerpflicht der Actiengesellschaft für dieses Semester nicht anerkannt werden wollte.

Da ferner nach den citirten Gesetzesbestimmungen auch Niemanden gestattet werden kann, eine erwerbsteuerpflichtige Beschäftigung anzutreten, wenn er nicht den Steuerschein gelöst hat, so war es Sache der Concessionäre, zur selben Zeit, zu welcher sie das Uebereinkommen wegen des Ueberganges der Fabrik an die Actiengesellschaft mit der Bestimmung, dass die Geschäftsführung seit 1. Jänner 1887 für Rechnung der Actiengesellschaft zu betreiben sei, geschlossen haben, für dieses Unternehmen einen auf den Namen der in Gründung begriffenen Actiengesellschaft lautenden Erwerbsteuerschein zu lösen und diese Steuer vom I. Semester 1887 angefangen zu entrichten.

Was schliesslich die gegen die Einkommensteuerpflicht der Actiengesellschaft für das ganze Jahr 1887 erhobene Beschwerde betrifft, so kommt in Betracht, dass gemäss § 4 und § 18 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849 die Einkommensteuer I. Classe eine

nothwendige Folge der Vorschreibung der Erwerbsteuer war, und dass es bei der Vorschreibung der Einkommensteuer I. Classe lediglich darauf ankommt, dass der Steuerpflichtige eine der Erwerbsteuer unterliegende Beschäftigung betreibt, nicht aber darauf, ob er die zu seiner rechtlichen Existenz erforderlichen Voraussetzungen zur Ausübung des Gewerbebetriebes erfüllt hat.

Nr. 15. Entsch. des Oesterreich. Verwalt.-Gerichtshofes.
Vom 17. Februar 1893.

[Oesterr. Eisenb.-Verordn. Bl. VII. Nr. 49 S. 891.]

Die autonomen Behörden sind nicht berufen, einer Eisenbahnunternehmung die Verpflichtung zur Bestreitung der Kosten für an Bezirksstrassen vorgenommene Herstellungen auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes aufzutragen.

Der böhmische Landesausschuss hatte mit der Entscheidung vom 16. September 1891, Nr. 41.261, die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft verpflichtet, zu den Kosten der Bauanlagen, welche anlässlich der Ausgestaltung des Manisch-Schasslowitzer Gemeindeweges zu einer Bezirksstrasse an der von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn mittels des Viaductes bei km 50 in Schasslowitz übersetzten Stelle der gedachten Strasse zur Ausführung gebracht wurden, den Betrag von 83 fl. 41 $^1/_2$ kr. beizutragen. — Diese Entscheidung wurde auf den § 10 lit. c, des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, gestützt.

Die Eisenbahngesellschaft führte dagegen Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshof, welcher die angefochtene Entscheidung als gesetzwidrig aufhob.

Hierbei ging der Verwaltungs-Gerichtshof von folgenden Erwägungen aus:

Nach den Landesgesetzen für Böhmen vom 12. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 46, §§ 7 und 8, dann vom 31. Mai 1866, §§ 1 und 22, hat der Bezirksausschuss für die Errichtung und Erhaltung der Bezirksstrassen zu sorgen. — Im gegebenen Falle handelt es sich nun allerdings um Bauanlagen, welche an einer Bezirksstrasse ausgeführt wurden; allein da die Bedeckung der Kosten dieser Anlagen vom Bezirksausschusse von der Eisenbahn, und zwar auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, angefordert wird, entsteht vor Allem die Frage, ob die autonomen Behörden berufen waren, der Eisenbahn nach dem bezogenen Concessionsgesetze

die Verpflichtung zur Bestreitung der Kosten für an Bezirksstrassen vorgenommene Herstellungen aufzuerlegen. Der Verwaltungsgerichtshof glaubte diese Frage verneinen zu müssen und war des Erachtens, dass im Hinblicke auf den § 13 des Concessionsgesetzes, wonach die auf die Vollziehung desselben bezughabenden Angelegenheiten ausschliesslich den administrativen Behörden zugewiesen sind, sowie in Rücksicht auf die §§ 2, 6 und 10 dieses Gesetzes und die §§ 4, 15, 16, 17 Absatz 4 und 19 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, wonach für Eisenbahnen die besondere Bestimmung getroffen ist, dass dieselben als ein Ganzes aufzufassen sind und daher die Entscheidung über die Vornahme von Anlagen und Bauführungen der Eisenbahn mit Ausschluss jedes Instanzenzuges durch das Handelsministerium zu erfolgen hat, auch im concreten Falle über die eventuelle Verpflichtung der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn nicht der Bezirks- resp. Landesausschuss, sondern das k. k. Handelsministerium zu entscheiden hatte.

Bei dieser Sachlage musste die angefochtene Entscheidung wegen Incompetenz der autonomen Organe nach der Vorschrift des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, aufgehoben werden.

Nr. 16. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 15. März 1893.

[Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. VI. Nr. 83. S. 1350.]

Die einem Locomotivführer, welcher im Heizhause die seiner Führung anvertraute Maschine in Stand setzt, durch Herabstürzen einer eisernen Rauchfangkappe zugefügte Verletzung fällt unter das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

Der Locomotivführer Sch., welcher auf der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnstrecke Neu-Sandez—Stryj angestellt war, wurde, als er über Auftrag des Stationsvorstandes im Heizhause zu Neu-Sandez seine Maschine reparirte, durch eine vom Dache des Heizhauses herabfallende eiserne Rauchfangkappe zu Boden gerissen und erlitt hiedurch eine Nervenzerrüttung, in Folge deren er erwerbsunfähig wurde. Er klagte nun gegen die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Ersatz der Heilungskosten, Zahlung einer lebenslänglichen Rente und eines Schmerzengeldes.

Das k. k. Landesgericht Wien gab im Urtheil vom 25. October 1892, Z. 82.606, dem Klagebegehren unter Zulassung des Haupteides über die oben erwähnten Thatsachen im Principe Folge. In den Gründen wird insbesonders ausgeführt:

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ist zu ver-

muthen, dass die Ereignung, resp. Verletzung des Klägers durch ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung eingetreten sei. Denn mit Rücksicht auf die Tendenz des citirten Gesetzes, welche dahin geht, die Eisenbahnunternehmungen zur grösstmöglichsten Aufmerksamkeit in allen auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Anlagen und Vorkehrungen anzuhalten und den durch Eisenbahnunfälle verletzten Personen die Geltendmachung ihrer Ersatzansprüche in Ansehung der Prozess- und Beweisführung möglichst zu erleichtern, kann das erwähnte Gesetz nicht blos auf solche Eisenbahnunfälle beschränkt werden, welche während der Bewegung des Bahnzuges eintreten, sondern es muss auch dann zur Anwendung kommen, wenn der Eisenbahnunfall in den mit dem Fahrbetriebe im nothwendigen Zusammenhange stehenden Anlagen und Vorkehrungen durch Ausserachtlassung der pflichtmässigen Aufmerksamkeit entstanden ist. Das mit dem Bahngeleise durch Schienen verbundene Heizhaus ist nun eine mit dem Eisenbahnbetriebe im nothwendigen Zusammenhange stehende Anlage. Es ist daher ein daselbst eingetretener Unfall, besonders wenn die beschädigte Person das Heizhaus nicht unbefugt betreten hat, gemäss des cit. Gesetzes von der Eisenbahnunternehmung durch Leistung des Ersatzes nach Maassgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. zu vertreten, soferne dieselbe nicht beweist, dass die Verletzung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch ein Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde. Ein solcher Beweis wurde von der beklagten General-Direction nicht einmal angeboten, viel weniger hergestellt.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht bestätigte mit Erkenntniss vom 21. December 1892, Z. 16.642, das erstrichterliche Urtheil aus dessen Gründen und fügte hinzu, dass die Einwendung gegen die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf den vorliegenden Rechtsstreit umsoweniger stichhaltig ist, als nach dem klaren Wortlaute des § 2 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, die im Verkehre angestellten Arbeiter und Betriebsbeamten der Eisenbahnen von der Wohlthat dieses Gesetzes über die Unfallversicherung der Arbeiter unter allen Umständen ausgeschlossen erscheinen, diese Gesetzesbestimmung des § 2, in welchem ausdrücklich auf das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, hingewiesen wird, aber nur darin ihren Grund haben kann, dass die Gesetzgebung von der Anschauung ausging, dass derartige Bedienstete im Falle was immer für eines Unfalles im Betriebe, d. h. in ihrer Thätigkeit als Bahnbedienstete von den Bestimmungen des letztcitirten Gesetzes Gebrauch zu machen berechtigt sind.

Der k. k. Oberste Gerichtshof verwarf in der Entscheidung vom 15. März 1893, Z. 2918, die gegen die gleichlautenden untergerichtlichen Erkenntnisse eingebrachte ausserordentliche Revision wegen Abganges des Erfordernisses des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, Nr. 2593, J.-G.-S., da weder eine Nullität, noch eine offenbare Ungerechtigkeit vorliege.

In den Gründen wird weiters bemerkt, dass betreffs der Anwendung des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht die Art und unmittelbare Ursache der erlittenen Beschädigung ausschlaggebend ist, dass der als Maschinführer dem Verkehrsdienste angehörige Kläger von dem Unfalle betroffen wurde, als er in dieser seiner Eigenschaft in dem mit dem Bahngeleise in Verbindung stehenden Heizhause in Folge erhaltenen Auftrages damit beschäftigt war, die seiner Führung anvertraute Maschine wieder fahrtüchtig zu machen, dass endlich auch, abgesehen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, die hier als juristische Person in Betracht kommende Eisenbahnunternehmung für das Verschulden ihrer Organe zu haften hat, dass ihr obgelegen ist, sämmtliche Betriebsanlagen in einem die Gefährdung der körperlichen Sicherheit ausschliessenden Zustande zu erhalten, dass zufolge der Zeugenaussagen der Unfall durch die vorgeschrittene Verrostung der Rauchfangkappe herbeigeführt worden ist, dass der Möglichkeit eines solchen Ereignisses durch entsprechende Ueberwachung des Zustandes der zu dem Heizhause gehörigen Einrichtungen vorzubeugen war und vorgebeugt werden konnte, und dass, wenn eine derartige Ueberwachung stattfand, sie jedenfalls eine unzulängliche gewesen ist.

Nr. 17. Entsch. der Königl. Tafel in Budapest.

Vom 21. März 1893.

[Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. VI. Nr. 85. S. 1383.]

Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ist als eine Behörde anzusehen, daher eine bei ihr erstattete falsche Anzeige gegen einen ihrer Beamten nach den Bestimmungen der §§ 227, resp. 258, des ung. St.-G. zu behandeln ist.

Diesen Bestimmungen zufolge macht sich Derjenige der „falschen Anschuldigung“ schuldig, wer einen Andern vor einer Behörde einer strafbaren Handlung wissentlich und fälschlich beschuldigt oder gegen ihn wissentlich falsche Verdachtsgründe oder Beweise erdichtet oder

herstellt (§ 227). Der Verleumdung macht sich Derjenige schuldig, der über einen Andern in Gegenwart mehrerer Personen oder vor mehreren, wenn auch nicht an demselben Orte befindlichen Personen eine Thatsache behauptet, welche im Falle ihrer Bewahrheitung den Anlass zur Einleitung einer Strafverfolgung gegen Denjenigen, von dem sie behauptet wird, bilden, oder denselben in der öffentlichen Meinung verächtlich machen würde (§ 258).

Gegen einen Beamten der Ungarischen Staatsbahnen wurde bei deren Direction die Anzeige einer strafbaren Handlung erstattet, welche sich nach den von ihr hierüber gepflogenen Erhebungen als falsch erwies. Der an seiner Ehre verletzte Beamte erhob hierauf gegen den Angeber die Anklage wegen falscher Anschuldigung, event. Verleumdung.

Der königl. Gerichtshof in Budapest verwies diese Klage an das königl. Bezirksgericht zur Einleitung des Verfahrens wegen Ehrenbeleidigung aus folgenden Gründen: Der Angeklagte kann deshalb nicht das Delict der falschen Anschuldigung begangen haben, weil die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen keine Behörde ist; aber auch keine Verleumdung, weil die von ihm behauptete Thatsache nicht vor mehreren Personen gemacht wurde. Nachdem aber die Kriterien einer Ehrenbeleidigung vorzuliegen scheinen, so musste der Fall dem hiezu competenten Bezirksgerichte abgetreten werden.

Ueber die Beschwerde des Beamten wies die königl. Tafel in Budapest mit Entscheidung vom 21. März 1893, Z. 1686, die erste Instanz zur meritorischen Verhandlung an. In der Motivirung wird ausgeführt, dass die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen allerdings als eine Behörde anzusehen ist, weil sie eine Disciplinargewalt über ihre Beamten hat und diesbezüglich nur der regierungsseitigen Aufsicht untersteht; eine falsche Anschuldigung kann daher auch durch eine Anzeige an diese Direction begangen werden. Wenn dieselbe aber auch nicht, wie es thatsächlich doch der Fall ist, aus mehreren Personen (einem General- und mehreren Subdirectoren) bestünde, so wird doch die an eine Eisenbahn-Direction gerichtete Eingabe mehreren Personen bekannt, welche bei ihr angestellt sind, daher auch in einem solchen Falle eine Verleumdung begangen werden kann.

Nr. 18. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 7. April 1893.

[Entsch. des Reichsger. i. Strafs. Bd 24. S. 100.]

Kann, wenn eine Verletzung eines zollamtlichen Wagenverschlusses durch Unachtsamkeit eines Bevollmächtigten der Eisenbahnverwaltung herbeigeführt worden ist, gegen den Bevollmächtigten neben der Strafe aus § 151 V.Z.G.'s vom 1. Juli 1869 (R.G.Bl. S. 317) noch eine Ordnungsstrafe aus § 152 das. verhängt werden?

Der Angeklagte hat als Bevollmächtigter der Marienburg-Mlawka'er Eisenbahnverwaltung ein Ladungsverzeichniss unterschrieben, in welchem er sich verpflichtete, 22 mit je 2 Bleien verschlossene Wagen in vorschriftsmässigem Zustande und mit unverletztem Verschlusse der Zollabfertigungsstelle am Bahnhofe in Neufahrwasser zu gestellen. Bei der zollamtlichen Revision stellte sich heraus, dass der zollamtliche Verschluss bei einem dieser Wagen verletzt war und von den im Ladungsverzeichnisse aufgeführten 93 Säcken Zucker, welche der Wagen enthalten sollte, ein Sack von 95 kg Gewicht fehlte. Die Verschlussverletzung und die Entwendung haben in Neufahrwasser seitens einer nicht ermittelten Person stattgehabt.

Bei Feststellung dieses Sachverhaltes hat die Strafkammer gegen den Angeklagten aus § 151 V.Z.G.'s vom 1. Juli 1869 eine Geldstrafe von 3 Mk., eventuell eine Gefängnissstrafe von einem Tage verhängt. Die Revision rügt als Verstoss gegen §§ 61 flg. 136 Ziff. 6. 137 Abs. 2. 152 V.Z.G.'s, dass gegen den Angeklagten nicht neben der Strafe aus § 151 das. noch eine Ordnungsstrafe aus § 152 ebendas. verhängt worden ist.

Dem Angriffe konnte keine Folge gegeben werden.

Der § 66 Abs. 4 V.Z.G.'s bestimmt:

> Der Bevollmächtigte der Eisenbahnverwaltung, welcher das Ladungsverzeichniss unterzeichnet hat, haftet für die Richtigkeit der in demselben enthaltenen Angaben hinsichtlich der Zahl und Art der geladenen Kolli. Abweichungen, welche sich bei der Revision von dem in den speciellen Deklarationen angegebenen Gewichte herausstellen, bleiben innerhalb der im § 39 bezeichneten Grenzen straffrei.

Der Revision ist darin beizutreten, dass danach der Bevollmächtigte der Eisenbahnverwaltung für Abweichungen des Revisionsbefundes von den Angaben des Ladungsverzeichnisses über Zahl und Art der geladenen Kolli auch die Verantwortung trägt, und dass eine Bestrafung des Bevollmächtigten aus § 152 V.Z.G.'s eintreten kann, wenn er solche Abweichungen herbeigeführt hat. Allein die Anwendung der Vorschrift des § 152 ist an die Bedingung geknüpft, dass „keine besondere Strafe

angedroht ist". Die Ordnungsstrafe des § 152 trägt sonach einen subsidiären Character und tritt in Wegfall, sobald eine besondere Strafe für den Fall Platz greift. Diese Voraussetzung trifft hier zu.

Weder im Strafbescheide des Hauptsteueramtes, noch im angefochtenen Urtheile ist von einer Mehrheit selbständiger Strafthaten die Rede. Auch die Revisionsschrift geht von der Auffassung aus, dass dem Angeklagten eine ungenügende Ueberwachung des Wagens zur Last falle, welche zugleich die Verletzung des Verschlusses und die Entwendung des Sackes Zucker verursacht habe. Für diese That ist von der Strafkammer aus § 151 gegen den Angeklagten Strafe verhängt und dadurch die Anwendung des § 152 gegen denselben ausgeschlossen.

Eine gegentheilige Ansicht lässt sich aus den §§ 161 flg. V.Z.G.'s nicht begründen.

Die Vorschrift in § 137 Abs. 2 in Verbindung mit § 136 Ziff. 6 das. kann hier nicht herangezogen werden, weil nicht festgestellt ist, dass der Angeklagte eine eigenmächtige Verfügung der in § 136 Ziff. 6 vorgesehenen Art getroffen hat. Ausserdem findet die Ordnungsstrafe des § 137 Abs. 2 nur „nach Vorschrift des § 152", also nur dann statt, wenn nicht eine besondere Strafvorschrift zur Anwendung gelangt.

Aus diesen Gründen ist das Rechtsmittel verworfen.

Nr. 19. Rek.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 17. April 1893.

[Amtl. Nachr. des R.V.A. (Ges. Ausg.) Jahrg. X Nr. 6. Ziff. 1336. S. 270.]

Zugehörigkeit des Aufstapelns herangefahrener Güter zum Fuhrwerksbetriebe.

Ein Fuhrunternehmer hatte von einem Holzhändler den Transport von Langholz nach einem Bahnhof und im unmittelbaren Anschluss hieran dortselbst die Verladung der Hölzer auf einen bereit stehenden Eisenbahnwagen für einen Einheitspreis übernommen. Da die Stämme auf dem Lastwagen ungeordnet lagen, auf dem Eisenbahnwagen aber so gestapelt werden mussten, dass die längeren Stämme unten zu liegen kamen, so waren die Stämme zunächst auf der Laderampe zu ordnen. Als dies geschehen und man mit der Beladung des Eisenbahnwagens beschäftigt war, erlitt hierbei ein Arbeiter des Fuhrmanns einen Unfall.

Entgegen der Auffassung der Vorinstanzen hat das Reichs-Versicherungsamt in einer Rekursentscheidung vom 17. April 1893 die unfall-

bringende Arbeit dem Fuhrwerksbetriebe mit folgender Begründung zugerechnet:

Zu der Thätigkeit des Fuhrmanns kann sehr wohl neben dem Transport und dem Abladen der Waaren an dem Bestimmungsort auch die sich hieran anschliessende, den Anordnungen des Auftraggebers entsprechende Aufstapelung der Waaren an dem Abladungsorte gehören. Hat diese Aufstapelung, wie hier, auf einen Eisenbahnwagen zu erfolgen, und fordert die ordnungsmässige Verpackung auf dem Bahnwagen, dass zuvörderst die auf dem Lastwagen liegenden Baumstämme von diesem abgeladen und nach der Länge ausgesondert, alsdann aber erst auf den Eisenbahnwagen geschafft werden, so ist diese ganze Arbeit jedenfalls dann, wenn sie, wie hier, an den Transport sich unmittelbar anschliesst, ein Theil der Thätigkeit in dem Fuhrwerksbetriebe (zu vergleichen Recursentscheidung 1195, Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1892 Seite 347). Die Aussonderung der auf das Beladen des Eisenbahnwagens gerichteten Arbeit aus dieser einheitlichen Thätigkeit ist wirthschaftlich unnatürlich und den Betheiligten nicht verständlich. Es liegt auch in der Vereinbarung, dass der Unternehmer diese Arbeit für den vereinbarten Akkordpreis mit vorzunehmen hatte, keineswegs, wie die Beklagte in ihrem ablehnenden Bescheide ausführt, eine unzulässige Erweiterung der berufsgenossenschaftlichen Haftpflicht durch die Parteiwillkür, vielmehr gehören gerade diese Arbeiten mit ihren bald so, bald so gestalteten Gefahrenverhältnissen regelmässig mit zu der Thätigkeit und dem Betriebe des Fuhrmanns (zu vergleichen die vorstehende Entscheidung 1335).

Zu Unrecht haben sich die Vorinstanzen für ihre Auffassung auf die Rekursentscheidung 868 (Amtliche Nachrichten des R.V.A. 1890 Seite 498) berufen. Diese Rekursentscheidung ist schon deshalb nicht auf den vorliegenden Fall anwendbar, weil es sich dort nicht um den Holztransport in einem gewerbsmässigen Fuhrwerksbetriebe, sondern um einen Holztransport als Abschluss des forstlichen Betriebes handelte, und weil dort nur über die berufsgenossenschaftliche Zugehörigkeit gerade dieses Holztransportes, nicht aber über den gar nicht streitigen Punkt zu entscheiden war, dass das Aufladen des Holzes auf Bahnwagen zum Bahnbetriebe zu rechnen ist, wenn dieses Aufladen, wie damals der Fall war, aber nicht hier der Fall ist, von dem Unternehmer des Bahnbetriebes durch seine Arbeiter besorgt wird.

Nr. 20. Entsch. des Oesterr.-Verwalt.-Gerichtshofes.
Vom 25. April 1893.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1893. S. 56.]

Schleppbahnen, welche von einer concessionirten Eisenbahnunternehmung auf dem Grunde derselben angelegt und von letzterer mit ihren Betriebsmitteln und ihrem Personale betrieben werden, geniessen die der Hauptunternehmung concessionsmässig eingeräummte Erwerbsteuerbefreiung, unterliegen aber auch, abgesehen von einer solchen Befreiung, nach § I, IV *c* des Erwerbsteuerpatentes vom 31. Dezember 1812 keiner besonderen Erwerbsteuer.

Der V.-G.-H. ist bei seiner Entscheidung von nachstehenden Erwägungen ausgegangen.

Der § 2 der Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882 gewährt für die „den Gegenstand der in Frage stehenden Concessionsurkunde bildende Eisenbahn“ unter lit. *d* die Begünstigung der Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von dreissig Jahren vom 27. Juli 1882 an gerechnet.

Den Gegenstand der gedachten Concessionsurkunde bildete die Localbahn Pohl-Wsetin; allein dieser Gegenstand ist durch die obenerwähnte, mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 16. Dezember 1884 kundgemachte Allerhöchste Entschliessung vom 12. Dezember 1884 derart geändert worden, dass an Stelle der Eisenbahnlinien Pohl-Wsetin die Eisenbahnlinie Weisskirchen über Wallachisch-Meseritsch nach Wsetin mit der Abzweigung von Krasna nach Roznau getreten ist, daher die obgedachte Steuerbefreiung nunmehr für diese Bahnlinie zu gelten hat.

Da gesetzliche Ausnahmen und Begünstigungen stets strenge auszulegen sind, folglich ohne ausdrückliche Willenserklärung im Gesetze, beziehungsweise in der Concessionsurkunde eine der Eisenbahn mit genauer Bezeichnung ihrer Richtung gewährte zeitliche Befreiung von der Erwerbsteuer nicht auch in diese Eisenbahn einmündenden Flügel- oder Schleppbahnen eingeräumt werden kann, so kommt es darauf an, zu untersuchen, ob die in Rede stehenden vier Geleise als Flügel- oder Schleppbahnen zu betrachten, oder ob sie sich nur als Nebengeleise der Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin darstellen, da sie nur in dem letzteren Falle zu der „Linie“ gehören, welche den in der Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882 bezeichneten, beziehungsweise mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. December 1884 abgeänderten „Gegenstand der Concessionsurkunde“ gebildet hat und auf welche sich daher auch die in der Concessionsurkunde ertheilte Steuerfreiheit bezieht.

In dieser Beziehung wurde nun von der Beschwerdeführerin bereits im Zuge des administrativen Verfahrens geltend gemacht: dass die fraglichen Geleise auf dem Territorium der Lokalbahnstrecke Weisskirchen-

Wsetin gelegt seien, dass sie nur die Verbindung zu den Anschlussgeleisen der betreffenden Etablissements herstellen, auch nur von ganz unbedeutender Länge sind, also lediglich als Verbindungen zwischen der Ladestelle und der kurrenten Bahn zum Zwecke der leichteren Befrachtung der letzteren zu betrachten seien, dass der Betrieb dieser sogenannten vier Schleppbahnen mit den Eisenbahnbetriebsmitteln und dem Personale der Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin bewerkstelligt und eine separate Betriebsrechnung nicht geführt werde, endlich dass für die fraglichen vier Schleppbahnen eine besondere Allerhöchste Konzession im Sinne der §§ 1 und 2 des Eisenbahn-Konzessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, nicht erwirkt wurde, dass für dieselben vielmehr nur die baubehördlichen Bau- und Benützungskonsense ertheilt worden seien.

Alle diese Umstände werden von der Finanzverwaltung nicht bestritten, sie bilden daher einen in der angefochtenen Entscheidung angenommenen Thatbestand, welcher nach § 6 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auch der hiergerichtlichen Entscheidung zu Grunde zu legen ist.

Es ist ganz selbstverständlich, dass unter den in der Konzessionsurkunden regelmässig konzessionirten „Linie“ nicht bloss ein gerades Geleise zwischen dem Anfangs- und Endpunkte der Linie gemeint sein kann, sondern auch die an einzelnen Stationen oder auch ausserhalb derselben zu Bahnbetriebszwecken von dieser geraden Linie abzweigenden Geleise, wie sie ja z. B. für Ein- und Ausladung, Rangirung, Magazine etc. bei jeder Bahnanlage existiren, unter die Konzession fallen und dass solche Nebengeleise insbesondere dort nicht von der konzessionirten Bahnlinie unterschieden werden können, wo sie auf dem Grund und Boden der Bahn selbst ausgeführt sind.

Wird nun weiter erwogen, dass im vorliegenden Falle die Unternehmung der Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin bei ihrer Anlage offenbar nur den zum Betriebe dieser Linie erforderlichen Grund erwerben konnte (was bezüglich der unter das Gesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, fallenden Grundstücke nach § 2 dieses Gesetzes zweifellos zutreffen muss) und dass zur Anlage der fraglichen Schleppgeleise eine neue Grunderwerbung nicht stattgefunden hat, und wird in Betracht gezogen, dass diese Schleppgeleise ohne besondere Konzession angelegt wurden, indem für sie lediglich der baubehördliche Bau- und Benützungskonsens ertheilt worden ist (§ 1 der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238), so ergiebt sich als ganz zweifellos, dass diese Schleppgeleise nur zum Zwecke des Betriebes der Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin und in Ausübung desselben angelegt wurden, dass

sie mithin einen Bestandtheil der Betriebsanlagen dieser Bahnlinie bilden, mit ihr ein einheitliches Ganzes darstellen und sonach zweifellos mit dem durch die Allerhöchste Entschliessung vom 12. Dezember 1884 geänderten Gegenstande der Konzessionsurkunde vom 27. Juli 1882 wesentlich integrirend und unlösbar zusammenhängen, daher auch unter der im § 2, lit. *d*, dieser Urkunde ertheilten Begünstigung der Steuerfreiheit inbegriffen sein müssen.

Hierfür sprechen auch alle übrigen vorne angeführten Umstände welche deutlich erkennen lassen, dass die gedachten Schleppgeleise lediglich den Zweck und die Aufgabe haben, die Hauptbahn zu befrachten, dass sie also mit der letzteren in einem derartigen Zusammenhange stehen, dass sie ihr dienen, mit ihr den gleichen Zweck verfolgen, ihrem Wesen nach integrirende Bestandtheile der Bahnlinie Weisskirchen-Wsetin sind und daher für sich Selbständigkeit nicht beanspruchen können, woraus sich die weitere Konsequenz ergiebt, dass der Betrieb dieser Schleppbahnen, auch wenn demselben nicht die Steuerbefreiung nach § 2 der Konzessionsurkunde zu Statten käme, der Erwerbsteuer nach § 1, IV *c*, des Erwerbsteuerpatentes vom 31. Dezember 1812 schon nach dem Schlusssatze dieser Gesetzesstelle deshalb nicht unterliegen würde, weil gedachter Betrieb zugleich den Gegenstand einer besonderen Gewerbegerechtigkeit, ertheilt mit der Allerhöchsten Konzession vom 27. Juli 1882, bildet.

Diesen Erwägungen zufolge erschien dem Verwaltungsgerichtshofe die angefochtene Entscheidung im Gesetze nicht begründet, und war dieselbe daher in Gemässheit des § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. B. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

Nr. 21. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

3. Senat. Vom 1. Mai 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4 S. 765.]

Verwaltungsstreitverfahren wegen Räumung von Privatflüssen. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. § 66.

Die Klage des von der Polizeibehörde wegen Räumung eines Privatflusses in Anspruch Genommenen auf Erstattung des Geleisteten gegen einen aus Gründen des öffentlichen Rechtes verpflichteten Dritten ist auch dann zulässig, wenn die vorausgegangene polizeiliche Anordnung nicht durch Einspruch angegriffen ist.

Nr. 22. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

3. Senat. Vom 4. Mai 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 764 Entsch. d. O. V. G. Bd. 25 S. 288.]

Unterhaltung von Gräben und Kanälen. Allg. Preuss. Landrecht Thl. I Tit. 8 §§ 100 ff. Vorfluthgesetz v. 15. November 1811. §§ 10. 15. Zuständigkeitsgesetz v. I. August 1883. §§ 66. 68.

Nach § 100 Tit. 8 Thl. I. A. L.-R. ist in der Regel ein jeder die über sein Eigenthum gehenden Gräben und Kanäle, wodurch das Wasser seinen ordentlichen und gewöhnlichen Abfluss hat, zu unterhalten verbunden, und nach § 10 des Vorfluthgesetzes kann die Polizeibehörde denjenigen, dem die Unterhaltung eines Grabens oder Wasserabzuges obliegt, zu dessen Auskrautung oder Räumung anhalten. Auf Grund dieser Bestimmungen ist die Polizeibehörde befugt, den Unterhaltungspflichtigen mit polizeilichen Massnahmen zur Räumung anzuhalten. Zugleich ist der Polizeibehörde die Aufgabe zugewiesen, zu bestimmen, wie geräumt werden soll. Eine im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbare Klage mit dem Ziele, den Grundbesitzer zu einer Räumung zu zwingen, namentlich ihm aufzugeben, wie er räumen soll, giebt es nicht; insbesondere ist eine derartige Klage auch im § 66 Abs. 3 des Zuständigkeitsgesetzes nicht vorgesehen. Nach dieser Vorschrift unterliegen zwar Streitigkeiten der Betheiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich-rechtliche Verbindlichkeit zur Räumung von Gräben obliegt, der Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren. Allein diese Streitigkeit betrifft die abstrakte öffentlich-rechtliche Verbindlichkeit, Gräben und Privatflüsse zu räumen. Die anzustellende Klage ist keine Leistungsklage, keine Klage auf Vornahme einer Handlung. Der Klageantrag kann nur dahin gerichtet werden, den Beklagten zu verurtheilen, anzuerkennen, dass ihm die öffentlich-rechtliche Verbindlichkeit zur Räumung des betreffenden Gewässers obliege, nicht aber, dass er eine bestimmte Räumung vornehme.

Nr. 23. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

Civil-Senat. Vom 5. Mai 1893.

[Entsch. d. Reichsger. I. Zivils. Bd. 31. S. 246.]

Haftung juristischer Personen (des Fiskus) für ausserkontraktliches Verschulden ihrer Beamten nach Preussischem Landrecht und gemeinem Recht.

Es ist die Annahme geboten, dass juristische Personen für schuldhafte Handlungen und Unterlassungen ihrer Vertreter auch ausserkontraktlich in demselben Masse verantwortlich sind wie natürliche

Personen für eigenes Verschulden. Denn der Wille der juristischen Personen gelangt nur in den Handlungen und Unterlassungen ihrer Vertreter zum Ausdrucke und zur Geltung; und wie sie durch ihre Vertreter am Verkehre theilnimmt und unmittelbar Rechte erwirbt, so muss sie auch ausserkontraktlich die Willensakte ihrer Vertreter als eigene Willensakte anerkennen. Von diesem aus der Organisation und der Theilnahme der juristischen Personen am Verkehre sich ergebenden und für den Schutz des bürgerlichen Verkehrs nothwendigen Rechtssatze ist das Reichsgericht schon wiederholt in gemeinrechtlichen Entscheidungen ausgegangen, und es bestehen keine landrechtlichen Vorschriften, nach welchen für das Gebiet des Landrechtes eine geringere Haftung der juristischen Personen aus schuldhaften Handlungen ihrer Vertreter angenommen werden müsste. Die selbstverständliche Voraussetzung jenes Rechtssatzes ist jedoch, dass der Vertreter, aus dessen Verschulden die juristische Person verantwortlich gemacht werden soll, ein die juristische Person repräsentirendes Willensorgan ist, und dass die schuldhafte Handlung oder Unterlassung innerhalb des dem Vertreter zugewiesenen Geschäftskreises liegt, sich mithin nicht als ein bloss persönliches Verschulden darstellt; die juristische Person haftet daher nicht ohne weiteres für Verschulden von Angestellten und Bediensteten, welche nicht ihre Willensorgane sind, und ebensowenig für solche schuldhafte Handlungen und Unterlassung wirklicher Vertreter, welche sich nicht auf die ihnen zustehende Verwaltung des Vermögens der juristischen Person beziehen. Von diesen Grundsätzen aus ist die Aufhebung des Urtheiles und anderweitige Verhandlung geboten. Die Klage ist begründet, wenn der Kläger nachzuweisen vermag, dass ein zur Vertretung des Beklagten berufenes Willensorgan innerhalb des ihm zugewiesenen Geschäftskreises, sei es bei der Herstellung, sei es bei der baulichen Unterhaltung der Wartehalle schuldhaft gehandelt hat, und hierauf der Unfall zurückzuführen ist.

Nr. 24. Entsch. des Oesterreich. Eisenbahnschiedsgerichts.
Vom 9. Mai 1893.

[Oesterreich. Eisenb. Verordn. Bl. VI Nr. 100 S. 1590.]

Nach Bezug des Gutes durch den Empfänger ist der Absender nicht mehr reklamationsberechtigt. Annahmebestimmungen des Tarifes sind strenge auszulegen. Die Aufstellung von Tarifgrundsätzen im Allgemeinen gehört nicht zur Kompetenz des Schiedsgerichtes.

Laut der Frachtbriefe ddto. Bisenz, 2. und 5. April 1892, wurden drei Sendungen mit „Ostergries aus Osterbroten gestossen“ nach Wien aufgegeben. Sämmtliche Sendungen waren bezogen und die Frachtgebühren von den Empfängern entrichtet worden.

Der Absender beanspruchte nun, dass für Ostergries die im Tarife, Theil I, vom 1. September 1887, sub II, b, 2, für Weissgebäck ermässigte Eilguttransportgebühr Anwendung zu finden habe, und klagte die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Rückersatz der Frachtdifferenz per 38 fl. 28 kr.

Das Schiedsgericht wies die Klage mit folgender Begründung ab:

Die ziffermässige Berechnung der eingeklagten Frachtdifferenz wurde beiderseits als richtig anerkannt. Die geklagte Gesellschaft wendete aber ein, dass dem Kläger vor allem die active Klagelegitimation fehle, da nach § 59 B.-R. lediglich dem Empfänger ein Reclamationsrecht zustehe, Kläger in keinem Falle als Empfänger erscheine und auch keine Zession produzirt habe, wonach er in die Rechte der Empfänger eingetreten sei.

Diesbezüglich stützte Kläger sein Reklamationsrecht auf seine Eigenschaft als Aufgeber.

Die weitere Einwendung der Bahn ging dahin, dass die vom Kläger erwähnte Tarifbestimmung als eine Ausnahmebestimmung strenge auszulegen sei und dass durch einen Nachtrag zum Tarife vom 15. Oktober 1888 allerdings „Osterbrote“ dem Weissgebäcke gleichgestellt wurden, dasselbe aber nicht bezüglich „Ostergries“ der Fall war.

Das Schiedsgericht war vor allem zur Prüfung der Klagelegitimation berufen und musste mit Rücksicht auf die klare Bestimmung des § 59 B.-R. dem Kläger diese Legitimation absprechen. Da sich jedoch der Kläger bereit erklärte, eventuell seine Legitimation durch Vorlage von Zessionen nachzutragen, glaubte das Schiedsgericht auch in die meritorische Prüfung des Falles sofort eingehen zu können. In der ursprünglichen Klassifikation des Tarifes Theil I vom 1. September 1887 erscheinen weder Osterbrote noch Ostergries ausdrücklich angeführt. Erst in dem Nachtrage vom 15. Oktober 1888 wurden Osterbrote dem Weissgebäcke bei der Beförderung zum ermässigten Eilgutfrachtsatze gleichgestellt. Hierbei wurde aber die Gleichstellung von Ostergries mit Osterbrot nicht ausgesprochen. Wenn nun auch Ostergries nur durch Zerstossen des Osterbrotes gewonnen wird, so stellt er doch immerhin einen neuen Artikel dar, nicht bloss eine andere Bezeichnung für denselben Artikel Osterbrot; auch im merkantilen Leben werden beide Artikel unter verschiedenen Bezeichnungen gehandelt und nicht als identisch aufgefasst. Die Tarifklassifikation unterscheidet nun an verschiedenen Stellen ausdrücklich zwischen dem Mahlprodukte und dem nicht vermahlenen Produkte und giebt in verschiedenen Positionen Bestimmungen für die Mahlprodukte. Es kann daher nicht angenommen werden, dass ein Mahlprodukt von vorneherein in der gleichen Weise wie das unvermahlene Produkt tarifa-

risch zu behandeln sei, sondern, dass diese gleiche Behandlung nur dann eintreten darf, wenn sie ausdrücklich in der Classifikation statuirt ist. Da nun Ostergries nicht aufgezählt erscheint und durch den erwähnten Nachtrag nicht ausdrücklich dem Weissgebäck gleichgestellt wurde, ist Ostergries zweifellos auf Grund der zur Zeit der fraglichen Expedition bestehenden Tarifbestimmungen als ein anderer Artikel anders zu behandeln gewesen als Osterbrot, und der für letzteres ausdrücklich festgesetzten Begünstigung nicht theilhaftig. Auf das weitere Petit des Klägers, eine prinzipielle Entscheidung darüber zu fällen, dass Ostergries zum gleichen Frachtsatze wie Osterbrot zu befördern sei, konnte das Schiedsgericht schon darum nicht eingehen, weil seiner Kompetenz nur die Entscheidung konkreter Fälle, nicht aber die Aufstellung von Tarifgrundsätzen unterliegt.

Nr. 25. Entsch. des Oberlandesgerichts Oldenburg.

Vom 13. Mai 1893.

[Seuffert's Arch. Bd. 49. Heft II S. 249.]

Nichtigkeit vor der Konkurseröffnung begonnener, erst nachher vollendeter Rechtshandlungen des Gemeinschuldners. Vertretung des Waarenabsenders bezüglich des Besitzes durch die Eisenbahn.

Gegenüber der Eigenthumsklage des Konk.-Verwalters auf Herausgabe eines Postens Leinensachen zur Konkursmasse hat die beklagte Firma die Einrede vorgeschützt, dass der Gemeinschuldner, der die Leinensachen etwa ein halbes Jahr bevor er in Konkurs gerieth, auf Grund eines sog. Abbezahlungsgeschäfts von ihr geliefert erhalten hatte, sofern er Eigenthümer der Sachen geworden sei, sich jedenfalls durch die angeblich noch vor der Konk.-Eröffnung erfolgte Rücksendung derselben an sie seines Eigenthumsrechts zu ihren Gunsten wieder entäussert habe. Die Einrede wurde zurückgewiesen:

„Angenommen, es wäre nachgewiesen, dass der Gemeinschuldner die Leinensachen zum Zweck der Rückübertragung des Eigenthums abgesandt habe, so würde doch diese Handlung gemäss § 6 der C. O. der Nichtigkeit unterliegen und folgeweise der Eigenthumsklage nicht im Wege stehen können. Wie das L. G. zutreffend ausgeführt hat, würde eine solche Rücksendung sich rechtlich darstellen als eine erst nach Eröffnung des Konkurses zur Vollendung gekommene Handlung des Gemeinschuldners, dem nach obigem Zeitpunkt keinerlei Einwirkung auf die Masse mehr zustand: Dass die Eisenbahn der Regel nach als die Mandatarin des Absenders betrachtet werden muss, wird im H. G. B.,

namentlich durch die Vorschrift des Art. 391, wonach der Frachtbrief als Beweis über den zwischen dem Frachtführer und dem Absender abgeschlossenen Vertrag dienen soll, in unzweideutigster Weise zum Ausdruck gebracht. Im vorliegenden Fall kann von einem Zweifel an der Thatsache, dass die Eisenbahn bei der Besorgung des Transports der Sachen namens und im Auftrage des Gemeinschuldners gehandelt habe, um so weniger die Rede sein, als die Uebersendung der Leinensachen — im Gegensatz zu dem im Art. 344 H. G. B. vorgesehenen Fall — ohne jedwede Anregung, ja sogar ohne jedes Wissen der Beklagten geschah. Auf Grund der erfolgten Beauftragung aber nahm die Eisenbahn die Sachen für den Absender in Empfang und übte dessen bisherigen Besitz als seine Stellvertreterin weiter aus solange der Transport dauerte; bis dahin blieb auch die Dispositionsbefugniss des Absenders bezüglich der versandten Waaren bestehen (vgl. v. Hahn Comm. zum H. G. B. Anm. 2 zu § 402). Erst mit der zugestandener Massen nach der Konkurseröffnung erfolgten Ablieferung der Sachen an die Empfängerin, wodurch die Vertreterin die thatsächliche Gewalt über die Sachen gewollter Massen verlor, konnte sich die Besitzlage und damit das dingliche Rechtsverhältniss bezüglich derselben ändern. Dass die Handlung, mittels welcher diese Veränderung sich vollzog, nicht unmittelbar vom Gemeinschuldner selbst, sondern von seiner Stellvertreterin wahrgenommen worden, ist für die Frage der Nichtigkeit ohne allen Einfluss. Auf die Person des Vertreters kommt es bei der Gültigkeit und Wirksamkeit eines Rechtsgeschäfts nur an, insofern auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen das Vorhandensein eines gewissen inneren Zustandes bei dem Urheber des Geschäfts entscheidend sein soll; sind die Kriterien aber, wie hier, nicht subjektiver, sondern rein objektiver Natur, so greift die allgemeine Regel Platz, dass die Willenshandlung des Vertreters dieselbe Bedeutung und Wirkung hat, welche eingetreten sein würde, wenn eine Willenshandlung gleicher Art vom Vertretenen selbst vorgenommen worden wäre. Die Anwendbarkeit dieser gemeinrechtlichen Grundsätze ist durch die materiellen Bestimmungen der C. O. in keiner Hinsicht modifizirt.

Nr. 26. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
1. Senat. Vom 17. Mai 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 767 Entsch. d. O. V. G. Bd. 25 S. 420.]

Konflikte. Landesverwalt. Ges. v. 30. Juli 1883 §§ 100 ff. Ges. betr. d. Konflikte vom 13. Febr. 1854. § 1. Verordnung betr. d. Kompetenzkonflikte, vom 1. Aug. 1879 § 12.

Gegen die nach Massgabe des § 11 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze vom 27. Januar 1877 ergehenden Vorent-

scheidungen des Oberverwaltungsgerichts über Konflikte bei der gerichtlichen Verfolgung von Beamten wegen Amtshandlungen findet die Klage auf Wiederaufnahme des Verfahrens nicht statt.

Nr. 27. Beschluss des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 18. Mai 1893.

[Seuffert Arch. N. F. Bd. 19. Heft 1. S. 86.]

Kann der Kläger von dem in die Kosten verurtheilten verklagten Fiscus die Erstattung seines Gerichtskostenvorschusses verlangen.

Mit Recht hat das O. L. G. den in die Prozesskosten verurtheilten Beklagten (Fiscus) für nicht verpflichtet erklärt, den Klägern den von ihnen gezahlten Gebührenvorschuss zu erstatten. Die Beschwerdeführer suchen zwar auszuführen, dass die Gebührenfreiheit des Beklagten nur dem Gericht gegenüber, dagegen nicht im Verhältniss zu ihnen Bedeutung habe, und dass es deshalb dem Beklagten überlassen bleiben müsse, die Zurückzahlung des von den Klägern veranslagten Gerichtskostenvorschusses nach erfolgter Erstattung von der Gerichtskasse an ihn selbst zu beantragen. Allein diese Ausführung steht mit dem Inhalt des § 98 des G. K. G. nicht im Einklange. Der Beklagte würde „Gebühren" zahlen, wenn er den Klägern den bestellten Vorschuss erstatten müsste, und dadurch der ihm nach § 98 a. a. O. und § 4 des preuss. Kostengesetzes v. 10. Mai 1851 zustehenden Gebührenfreiheit einstweilen verlustig gehen. Der Wortlaut des Abs. 4 des § 98 lässt aber auch keinen Zweifel darüber bestehen, dass die dort angeordnete Zurückzahlung schon erhobener Gebühren an denjenigen, der die Gebühren gezahlt hat, nicht an denjenigen, dem die Gebührenfreiheit zusteht, erfolgen muss. Dem entsprechend wird in den Motiven zum G. K. G. (§ 90, jetzt § 98 S. 108) wörtlich bemerkt:

> Werden nämlich die Kosten einer von der Gebührenzahlung befreiten Partei zur Last gelegt, so darf die Gegenpartei, welche vorschussweise Gebühren gezahlt hat, wegen ihrer Erstattung nicht an die befreite Partei gewiesen werden, weil dieser so die Gebührenfreiheit mittelbar entzogen würde. Andrerseits darf aber auch die Befreiung der einen Partei keine Benachtheiligung der andern herbeiführen. Also müssen in dem bezeichneten Fall die Zahlungen von der Kasse erstattet werden, soweit nicht u. s. w.

Nr. 28. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 2. Senat. Vom 19. Mai 1893.

Ueber den Begriff „Gebäude" im Sinne des § 15 des Strassen- und Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 — G. S. S. 561. — Unter welchen Voraussetzungen sind insbesondere Eisenbahnviaductbögen als „Gebäude" anzusehen?

Unter den Parteien stand bereits fest, dass die hier in Betracht kommenden Stadtbahnbögen No. 392, 394 und 407 als solche bereits zu einer Zeit errichtet sind, da die L....strasse, für welche die Fluchtlinienfestsetzung erst am 14. April 1880 stattgefunden hat, noch nicht in der Anlegung begriffen war, während der Um- und Ausbau jener Bögen zu wirthschaftlichen Zwecken — als Restauration, Stallungen u. s. w. — erst nach jenem Zeitpunkte erfolgt ist. Wenn der Vorderrichter weiter feststellt, dass die Stadtbahnbögen, so lange sie noch keinen anderen Zweck hatten als der Stadtbahn zum Unterbau zu dienen, noch keine Gebäude im Sinne des § 15 des Strassen- und Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 oder des § 1 des Berliner Ortsstatuts vom 7./19. März 1877 gewesen und zu solchen Gebäuden erst durch ihren späteren Um- und Ausbau geworden seien, so kann es sich in gegenwärtiger Instanz nur fragen, ob bei dieser, wesentlich dem thatsächlichen Gebiete angehörigen Feststellung etwa der Begriff Gebäude im Sinne der erwähnten Bestimmungen verkannt ist. Und diese Frage war zu verneinen. Wie man auch den Begriff Gebäude umgrenzen möge, und zugegeben auch, dass die vom Obertribunal seiner Zeit gegebene Definition (vergl. Friedrichs, Anlegung von Strassen S. 84, 85) keine erschöpfende sei — jedenfalls liegt es nicht im Sinne des § 15 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875, den Begriff möglichst weit zu fassen (S. 106 a. a. O.) und die Eigenschaft eines Gebäudes schon zwei — bogenförmig mit einander verbundenen — Pfeilern einer oberirdischen Eisenbahnanlage beizulegen. Sie sind an sich nur vereinzelte Theile eines grossen Ganzen, der Stadtbahn, die der Kläger wohl selbst nicht als Gebäude im Sinne des Gesetzes vom 2. Juli 1875 wird ansprechen wollen. Nicht jedes Bauwerk ist Gebäude. Den Viadukten kommt, wie den Brücken, zwar die erstere, nicht aber auch die letztere Eigenschaft zu.

Ebensowenig kann es für rechtsirrig erachtet werden, wenn der Vorderrichter in der Umwandlung eines Stadtbahnbogens in eine Restauration, zweier anderen in je einen Pferdestall die Errichtung von Gebäuden im Sinne der obigen Bestimmungen erblickt. Er stützt die Annahme vornehmlich auf die gerichtskundige Thatsache, dass die durch den Ausbau von Stadtbahnbögen hergestellten Restaurationen und Pferdeställe wohl geeignet erschienen, die wirthschaftlichen Zwecke, zu denen

sie bestimmt seien, zu erfüllen und nach ihrer inneren Einrichtung von anderen in selbständigen Gebäuden eingerichteten, gleichartigen Anlagen nicht abwichen, bewegt sich also einmal im Rahmen des Gesetzes, dessen Tendenz eben dahin geht, denjenigen mit Beiträgen zu belasten, dem die Anlegung der Strasse Vortheil bringt, und verstösst auch andererseits nicht gegen den gemeinen Sprachgebrauch. Wird ein Viaduktbogen derartig umgestaltet, dass er nunmehr einen wesentlichen Bestandtheil eines von allen Seiten umschlossenen, mit Thüren und Fenstern versehenen Raumes bildet, der zum Aufenthalt von Menschen oder Thieren, zur Unterbringung und Verwahrung von Gegenständen aller Art geeignet, nunmehr auch nach aussen hin sich als ein einheitliches Ganze darstellt, so sind damit allerdings die Voraussetzungen dessen gegeben, was man im gewöhnlichen Leben, ja selbst nach dem Sprachgebrauche der Technik als Gebäude zu bezeichnen pflegt.

Auch im übrigen geben die Ausführungen des Vorderrichters — und damit finden zugleich die noch nicht berührten Angriffe der Beschwerde ihre Erledigung — zu keinem Bedenken Anlass.

Es ist völlig unerheblich, ob der klagende Fiskus schon bei Anlegung der Stadtbahn die Absicht gehabt hat, die Stadtbahnbögen dereinst in Gebäude umzuwandeln. Nicht auf die ursprüngliche Absicht, sondern auf ihre Verwirklichung und den Zeitpunkt dieser Verwirklichung kommt es an.

Auch wenn der Eigenthümer den Um- und Ausbau durch die Miether bewirken lässt, ist er es, der der Kommune haftet, und zwar auch dann, wenn jene die baulichen Einrichtungen unter Umständen später wieder zu beseitigen haben.

Nr. 39. Revis.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 23. Mai 1893.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sond. Ausg.) Jahrg. III. Nr. 22.]

Begriff des „Versichertseins" im Sinne des § 157 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes bei einer zugelassenen Kasseneinrichtung.

In einer Revisionsentscheidung vom 23. Mai 1892 hat das Reichsversicherungsamt angenommen, dass der in den Entscheidungen 44, 114 und 164 (Amtliche Nachrichten des R. V. A. I.- u. A.-V. 1891 S. 156, 1892 S. 28 und 119) ausgesprochene Grundsatz, wonach die Altersrente nur von demjenigen beansprucht werden kann, der nach dem Inkrafttreten des Gesetzes thatsächlich in einem die Versicherungspflicht begründenden Arbeits- oder Dienstverhältniss gestanden hat, auch dann

zutrifft, wenn es sich um das Mitglied einer Kasseneinrichtung (Pensionskasse für die Arbeiter einer Staatseisenbahnverwaltung) handelt. Aus den Urtheilsgründen ist Folgendes hervorzuheben.

Der § 18 der Satzungen der beklagten Pensionskasse schreibt vor, dass hinsichtlich aller von den zuständigen Organen der letzteren festzusetzenden Renten die Bestimmungen des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, und zwar insbesondere auch die §§ 9 bis 18 und 156 bis 159 desselben — mit gewissen, hier nicht in Betracht kommenden Massgaben — ebenso Anwendung zu finden haben, als wenn die Renten von den Versicherungsanstalten festzusetzen wären. Es sind daher die im Gesetze selbst bezeichneten Voraussetzungen auch bezüglich der gegen die Beklagte geltend gemachten Rentenansprüche zu erfüllen, soweit nicht etwa aus dem sonstigen Inhalt der Satzungen sich etwas anderes klar ergiebt. Letzteres ist aber nicht der Fall, und es liegt kein Anhalt für die Annahme vor, dass der Begriff des „Versichertseins“ bei der Beurtheilung der an die Beklagte gestellten Rentenansprüche anders aufzufassen wäre, als derselbe an der Hand der generellen Gesetzesvorschriften in den Revisionsentscheidungen 44, 114 und 164 (Amtliche Nachrichten des R. V. A. I.- u. A.-V. 1891 S. 156, 1892 S. 28 und 119) näher entwickelt worden ist.

Insbesondere lautet der bereits erwähnte § 18 Ziffer 2 der Satzungen so allgemein, dass der Bestimmung im § 77 Ziffer 3 ebendaselbst, derzufolge die noch Beiträge zahlenden Mitglieder der Pensionskassen für die Betriebs- und die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Januar 1891 ab „ohne Weiteres“ Mitglieder der Abtheilungen A und B der neuen Kasse sein sollen, eine massgebende Bedeutung für die vorliegende Frage nicht beigelegt werden kann. Es hat damit nur der Uebertritt in die Kasseneinrichtung von jeder unnöthigen Förmlichkeit befreit, nicht aber die Erhebung von Rentenansprüchen durch Wegfall einer allgemein gesetzlichen Vorbedingung derselben erleichtert werden sollen. Nicht minder belanglos ist aber auch die unstreitig ertheilte ausdrückliche Bescheinigung, dass der Kläger vom 1. Januar 1891 ab Mitglied der beklagten Pensionskasse geworden sei. Eine derartige Bescheinigung begründet weder die Versicherung kraft statutarischer Bestimmung, noch ist sie als ein rechtsverbindliches Anerkenntniss der Eigenschaft des Aufgenommenen als eines „Versicherten“ anzusehen. Die Ertheilung des „Aufnahmescheines“ entspricht vielmehr der Ausstellung einer Quittungskarte für diejenigen Personen, welche auf die Versicherung bei einer Versicherungsanstalt angewiesen sind. Wie es nun bezüglich dieser letzteren Personen anerkannten Rechtens ist (zu vergleichen Revisionsentscheidung 33, Amtliche Nachrichten des R. V. A.

I.- u. A.-V. 1891 S. 149), dass ihnen die Ausstellung der Quittungskarten nicht ohne weiteres die Eigenschaft von „Versicherten“ im Sinne des § 57 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes verleiht, so wird auch die Ertheilung eines Aufnahmescheines an die Mitglieder einer Kasseneinrichtung die über den Rentenanspruch befindenden Instanzen nicht von der Prüfung entbinden können, ob der betreffende Rentenbewerber in der That „Versicherter“ geworden, dass ist, nach dem 1. Januar 1891 in eine versicherungspflichtige Beschäftigung eingetreten ist.

In Bezug auf den Kläger muss diese Frage unbedenklich verneint werden; denn derselbe hat unbestrittenermassen, nachdem er seit dem 16. September 1890 die Arbeit bei der Staatseisenbahnverwaltung eingestellt hatte, weder bei dieser noch bei einem anderen Arbeitgeber mehr gearbeitet. Er gehört mithin nicht zu den Versicherten, und die Entscheidung des Schiedsgerichts, welche ihn als solchen schon deshalb ansieht, weil er noch nicht im Sinne des § 4 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes erwerbsunfähig sei, beziehungsweise weil er im Jahre 1891 an einer nach § 17 Abs. 2 a. a. O. anrechnungsfähigen Krankheit (§ 14 Ziffer 3 der Satzungen) gelitten habe, beruht auf unrichtiger Anwendung des Gesetzes und des Statuts.

Nr. 30. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

4. Senat. Vom 26. Mai 1893.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 25. S. 262 ff.]

Unterhaltung öffentlicher Wege. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. § 56.

Es besteht keine gesetzliche Vorschrift des öffentlichen Rechts, welche die Unterhaltung der öffentlichen Wege dem Eigenthümer des Wegekörpers zuweist. Ob ein Weg als öffentlicher zu Recht besteht, bestimmt sich allein danach, ob er von allen Rechtsbetheiligten dem öffentlichen Verkehre ausdrücklich oder den Umständen nach stillschweigend rechtsgültig bestimmt ist. Solche Rechtsgültigkeit liegt auch dann vor, wenn der Eigenthümer des Privatweges oder des für die Anlage eines Weges erforderlichen Grund und Bodens dessen Widmung für den öffentlichen Verkehr unter Verzicht auf die Regelung des Eigenthumsüberganges auf den zur Unterhaltung des öffentlichen Weges Pflichtigen oder vorbehaltlich einer demnächst nachfolgenden Regelung bewilligt. Es kann demnach für die Frage, inwieweit ein Weg als öffentlicher besteht und von dem nach öffentlichem Rechte Pflichtigen zu unterhalten ist, darauf ein entscheidender Werth nicht gelegt werden, ob der Wegekörper überall und für alle Wegetheile im Eigenthume dieses Pflichtigen steht.

Nr. 32. Revis.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 31. Mai 1893.

Voraussetzungen der Zuständigkeit der Kasseneinrichtung zur Rentenfeststellung.

Ein Versicherter, welcher im Laufe des Jahres 1891 Beiträge für eine Versicherungsanstalt entrichtet hatte, war am 1. Januar 1892 Mitglied einer gemäss §§ 5 und 7 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zugelassenen Kasseneinrichtung geworden. Nachdem er vom 1. Januar bis zum März 1892 an einer mit Erwerbsunfähigkeit verbundenen Krankheit gelitten, erhob er den Anspruch auf Invalidenrente. Der Vorstand der Kasseneinrichtung lehnte den — in materiellen Beziehungen nicht bemängelten — Rentenanspruch ab, weil an die Kasseneinrichtung bis zur Einreichung des Rentenantrages Beiträge nicht entrichtet worden seien, mithin nach § 75 Abs. 1 a. a. O. nicht diese, sondern die Versicherungsanstalt, für welche der Rentenbewerber zuletzt Beiträge geleistet, zur Rentenfestsetzung zuständig sei.

Auf die vom Kläger eingelegte Berufung hat das Schiedsgericht die Kasseneinrichtung zur Zahlung der Invalidenrente verurtheilt, indem es die Zuständigkeit der Kasseneinrichtung als gegeben erachtete. Dieser Auffassung hat sich das Reichsversicherungsamt in der Revisionsentscheidung vom 31. Mai 1893 mit folgender — von der des schiedsgerichtlichen Urtheils einigermassen abweichenden — Begründung angeschlossen.

Allerdings lässt sich dem Schiedsgericht darin nicht beipflichten, dass der § 75 Absatz 1 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes hinsichtlich der Frage der Zuständigkeit nicht entscheidend sein könne, weil es sich hier um eine besondere Kasseneinrichtung handle. Es ist dabei übersehen, dass, wenn die Kasseneinrichtung nicht für zuständig erachtet werden sollte, wiederum eine Versicherungsanstalt in Frage kommen würde, und dass dieses wechselseitige Verhältniss zwischen Kasseneinrichtungen und Versicherungsanstalten beziehungsweise zwischen mehreren Kasseneinrichtungen in Ermangelung anderweiter Vorschriften nur an der Hand der für Versicherungsanstalten geltenden Bestimmungen des Gesetzes beurtheilt werden kann. Wenn nun nach dem erwähnten § 75 Absatz 1 der Rentenantrag an diejenige Versicherungsanstalt zu übersenden ist, an welche, ausweislich der Quittungskarte „zuletzt Beiträge entrichet“ worden sind, so unterliegt es keinem Zweifel, dass hier die Beitragsentrichtung lediglich deshalb als massgebend bezeichnet ist, weil sich in ihr das Moment des Versichertseins bei der betreffenden Versicherungsanstalt und damit der Zugehörigkeit zu derselben äusserlich kundgiebt. Für die Kasseneinrichtungen, welche bis jetzt das

System der Quittungskarten und Beitragsmarken nicht angenommen haben, auch überhaupt zur Beitragserhebung nicht verbunden sind, sondern die den betheiligten Betrieben durch die Invaliditäts- und Altersversicherung erwachsenden Ausgaben auch auf andere Weise, z. B. aus den Ueberschüssen oder aus bestimmten Einnahmen der Betriebe, aufbringen können, wird daher an die Stelle der „Beitragsentrichtung“ die nach dem Statut der einzelnen Kasseneinrichtung zu beurtheilende „Mitgliedschaft“ bei dieser zu treten haben. Für diejenigen Personen also, welche mit oder nach dem Inslebentreten der Kasseneinrichtung Mitglieder derselben geworden und damit bei ihr versichert sind oder zuletzt versichert waren, kann nur die Kasseneinrichtung zur Festsetzung der Renten zuständig sein, mag auch an sie eine eigentliche Beitragsleistung von Seiten des Rentenbewerbers nicht stattgefunden haben. Andernfalls könnte das unerwünschte Ergebniss eintreten, dass über die reichsgesetzlichen Ansprüche des Rentenbewerbers eine Versicherungsanstalt, über seine statutarischen Ansprüche aber die Kasseneinrichtung zu befinden hätte, während beide Ansprüche vielfach mit einander verschmolzen und von einander abhängig sind.

Beurtheilt man nach diesen Gesichtspunkten den vorliegenden Fall, so ergiebt sich, dass die Feststellung der Rente der beklagten Kasseneinrichtung gebührt. Denn es ist nicht bestritten und geht auch aus den Vorschriften des betreffenden Statuts hervor, dass der Kläger zur Zeit der Antragstellung „Mitglied“ der beklagten Kasseneinrichtung war.

Nr. 33. Revis.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 10. Juni 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 2. S. 389.]

Grenzen der Zuständigkeit des Reichsversicherungsamts gegenüber den auf dem Statut der Kasseneinrichtungen beruhenden Rentenansprüchen.

Nach § 22 des Statuts einer gemäss §§ 5 und 7 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes als Kasseneinrichtung zugelassenen Knappschaftspensionskasse treten Mitglieder der Kasse, welche nach dem Zeugniss des Knappschaftsarztes nicht ganz arbeitsunfähig oder nach vorübergehender Invalidität theilweise wieder arbeitsfähig geworden sind, sodass sie zwar nicht mehr die seitherige, wohl aber anderweite ihren Kräften angemessene Arbeit verrichten können, in die sogenannte Halbinvalidität und erhalten ein bis zwei Drittel desjenigen Invalidengeldes (ausschliesslich Reichszuschuss), welches sie bei voller Invalidität zu erhalten hätten. Auf Grund dieser Bestimmung hatte

ein Kassenmitglied Halbinvalidengeld beansprucht und auch von dem zuständigen Schiedsgericht zugesprochen erhalten. Die für derartige Streitigkeiten landesgesetzlich als Nichtigkeitsinstanz eingesetzte höhere Verwaltungsbehörde hob jedoch das schiedsgerichtliche Erkenntniss auf und wies den Kläger mit seinem Anspruch ab. Die von demselben hiergegen noch an das Reichsversicherungsamt eingelegte Revision ist durch Entscheidung vom 10. Juni 1893 als unzulässig zurückgewiesen worden.

In den Urtheilsgründen heisst es:

Das Reichsversicherungsamt ist als Revisionsinstanz (§§ 79 ff. des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes) nur berufen, über diejenigen Ansprüche zu entscheiden, welche sich innerhalb des Rahmens der durch das vorgedachte Reichsgesetz geregelten Fürsorge bewegen, welche also, was insbesondere die Fürsorge für Invaliden anlangt, den Eintritt dauernder oder länger als ein Jahr anhaltender Erwerbsunfähigkeit des Versicherten zur Voraussetzung haben. Diese Erwerbsunfähigkeit ist dann gegeben, wenn der Rentenbewerber infolge seines körperlichen odar geistigen Zustandes ausser Stande ist, durch eine seinen Kräften und Fähigkeiten entsprechende Lohnarbeit mindestens einen Betrag zu verdienen, welcher gleichkommt der Summe eines Sechstels des Durchschnitts der Lohnsätze, nach welchen für den Bewerber während der letzten fünf Beitragsjahre Beiträge entrichtet worden sind, und eines Sechstels des dreihundertfachen Betrages des ortsüblichen Tagelohnes, also im allgemeinen kaum einem Drittel seines früheren Verdienstes entspricht. Ansprüche, welche sich nicht auf das erwähnte Reichsgesetz stützen, sondern auf Grund sonstiger gesetzlicher oder statutarischer Vorschriften eine andere Art der Fürsorge zum Gegenstande haben, unterliegen grundsätzlich nicht dem in diesem Gesetz geregelten Instanzenzuge, sondern der Beurtheilung der jeweiligen anderen zur Entscheidung berufenen Stellen. Dies gilt auch für die Kasseneinrichtungen, welche, wie die Beklagte, an Stelle der Versicherungsanstalten auf Grund des § 5 a. a. O. zur Durchführung dieses Gesetzes als Träger der Versicherung zugelassen worden sind, insoweit sie ausser den Aufgaben der reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung noch eine weitere Fürsorge übernommen haben.

Im vorliegenden Falle hat der Kläger seinen Anspruch bei der Anmeldung und im Laufe des weiteren Verfahrens ausdrücklich auf den § 22 des Statuts der beklagten Pensionskasse gestützt, welcher für den Fall, dass nicht eine Invalidität im Sinne des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes — für welche der § 21 des Statuts Vorsorge trifft — vorliegt, unter gewissen Voraussetzungen „Halbinvaliden" einen

Theil der vollen Invalidenrente zusichert. Der Kläger hat sogar bei der Anmeldung des Anspruchs noch besonders erklärt, dass er nicht den Reichszuschuss begehre. Es unterliegt auch nach dem sonstigen Inhalt der Akten, insbesondere den Gutachten der ärztlichen Sachverständigen, keinem Zweifel, dass ein Anspruch auf Gewährung der reichsgesetzlichen Invalidenrente ausser Frage steht.

Hiernach sind in vorliegender Sache der Vorstand der beklagten Pensionskasse und das Bergschiedsgericht überhaupt nicht als Instanzorgane des im Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vorgesehenen Verfahrens thätig gewesen. Gegen die Entscheidung des Bergschiedsgerichts ist deshalb auch mit Recht seitens des Vorstandes der Pensionskasse nicht die Revision an das Reichsversicherungsamt gemäss § 80 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, sondern die Beschwerde an die zuständige höhere Verwaltungsbehörde nach Massgabe der landesgesetzlichen Vorschriften eingelegt worden. Nachdem diese Instanz, welche für die ausserhalb der reichsgesetzlichen Fürsorge liegenden Ansprüche gegenüber der beklagten Pensionskasse eine ähnliche Stellung einnimmt, wie das Reichsversicherungsamt für die reichsgesetzlichen Ansprüche, Entscheidung getroffen hat, fehlt jede gesetzliche Möglichkeit, das Reichsversicherungsamt mit der sachlichen Beurtheilung des Streitfalles zu befassen.

Nr. 34. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
4. Senat. Vom 13. Juni 1893.

[Entsch. d. O. V. G. Bd. 25. S. 258.]

Streitverfahren in Wegebausachen. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 § 56.

In dem Streitverfahren, in welchem gegen die Wegepolizeibehörde auf Aufhebung ihres die Wegeunterhaltung anordnenden Beschlusses und zugleich gegen einen Dritten geklagt wird, welchen der Kläger statt seiner zu der ihm angesonnenen Leistung oder zu dem Ersatz der dafür aufgewendeten Kosten für verpflichtet erachtet, ist zwischem dem Kläger und diesem Dritten lediglich über die Verpflichtung zu dem einzelnen von der Polizeibehörde geforderten Baufall zu erkennen; eine Entscheidung über die Pflicht zur Unterhaltung des Weges im allgemeinen und über den Ersatz von Leistungen, welche nicht die im Streitverfahren angegriffene Anordnung verlangt hat, ist hierbei ausgeschlossen.

Nr. 35. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

1. Senat. Vom 17. Juni 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 767.]

Beamtendisziplin. Disziplinargesetz vom 21. Juli 1892. § 19.

Wenngleich das Disziplinargesetz vom 21. Juli 1852 den Fall, in welchem eine und dieselbe Person zwei Aemter bekleidet und bezüglich jedes dieser einer anderen Disziplinaraufsicht untersteht, nicht besonders vorgesehen hat, so herrscht doch kein Zweifel, dass sowohl die dem Haupt- als die dem Nebenamte vorgesetzte Dienstbehörde Ordnungsstrafen zu verhängen befugt ist. Dass dabei jede dieser Behörden auf den Monatsbetrag des Diensteinkommens, das gerade mit dem ihrer Dienstaufsicht unterstellten Amte verbunden ist, beschränkt sein sollte, ist aus dem Gesetze nicht zu entnehmen. Vielmehr dürfen Geldbussen gegen die im Haupt- und Nebenamte besoldeten Beamten sehr wohl den einmonatlichen Betrag des mit dem Haupt- oder mit dem Nebenamte verbundenen, nicht aber den des gesammten Diensteinkommens aus beiden Aemtern übersteigen.

Nr. 36. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

2. Senat. Vom 1. Juli 1893.

§ 1 Abs. 2 Kommunalabgabenges. v. 27. Juli 1885. Die zu den Eisenbahnstationen gehörigen Gebäude des Eisenbahnfiskus gelangen in dem Reinertrage der Stationen mit zur Besteuerung. Es darf aus diesen Gebäuden nicht noch ein besonderes Einkommen aus Grundbesitz berechnet bezw. besteuert werden.

Der Vorderrichter weist vorab darauf hin, dass schon im Allgemeinen da, wo es sich um die Besteuerung des Einkommens aus Gewerbebetrieb handle, ein Einkommen aus lediglich dem Gewerbebetriebe dienenden Gebäuden nicht noch besonders zum Gegenstand der Besteuerung gemacht werden könne, und er führt dann weiter aus, wie der vom Beklagten versuchten nachträglichen Veranlagung der positive Inhalt des § 1 Absatz 2 des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 entgegenstehe. Dem war unbedenklich beizupflichten.

Wenn der § 1 Absatz 1 von der Steuerpflicht juristischer Personen handelt, so wird damit, wie der Bau und die Anordnung des Gesetzes lehren, über den Umfang, in welchem das Einkommen des Staates der Besteuerung unterliegt, nicht Bestimmung getroffen; vielmehr erfährt dieser Punkt erst im § 1 Absatz 2 seine besondere und erschöpfende Erledigung, nach den einleitenden Worten dieses Absatzes 2

allerdings nur „bis zur anderweiten Regelung der Heranziehung des Staatsfiskus zu den auf das Einkommen gelegten Gemeindeabgaben“, aber doch dergestalt, dass die ebendort gegebenen Vorschriften für jetzt noch das bestehende Recht bilden. Alles Einkommen des Staatsfiskus, welches nicht unter eine der im § 1 Absatz 2 speziell aufgeführten Einkommensarten fällt, bleibt hiernach zur Zeit von der Gemeindebesteuerung frei. Von diesen Gesichtspunkten aus haben zwar sonstige juristische Personen das Einkommen aus Grundbesitz zu versteuern; der Staatsfiskus aber unterliegt dieser Besteuerung nur, sofern der Grundbesitz den Domänen oder Forsten beizuzählen ist.

Für das gewerbliche Gebiet hat das Gesetz dahin Bestimmung getroffen, dass nur das Einkommen aus den vom Staatsfiskus betriebenen Gewerbe-, Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen zur Gemeindeeinkommensteuer herangezogen werden kann. Vorliegendenfalls sind die zur Station Ostrowo gehörigen Gebäude in dem Reinertrage des fiskalischen Eisenbahnunternehmens mit zur Besteuerung gelangt. Für das beanspruchte Besteuerungsrecht fehlt es daher an jedem Rechtsgrunde, und es ist um so weniger abzusehen, wie der Beklagte dazu gelangt sein mag, sich auf das Endurtheil vom 26. Februar 1892 zu berufen, als dieses gerade ausführt: Käme etwa — statt der Einkommensteuerpflicht des mit juristischer Persönlichkeit ausgestatteten Gymnasiums — diejenige des Fiskus in Frage, so wäre es, nachdem einmal dieselbe im Kommunalabgabengesetze in der Weise, wie daselbst im zweiten Absatze des § 1 geschehen, zum Gegenstande besonderer Satzungen gemacht worden sei, gewiss nicht zulässig, eine darüber hinausreichende Verpflichtung noch aus dem von juristischen Personen im Allgemeinen handelnden ersten Absatze herzuleiten, auch nicht von der Erwägung aus, dass an sich allerdings der Fiskus dem Kreise der juristischen Personen mitangehöre (Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts Band XXII Seite 26).

Der dem Vorderrichter gemachte Vorwurf einer unrichtigen Anwendung des § 1 Absatz 2 des Kommunalabgabengesetzes vom 27. Juli 1885 fällt daher auf die Beklagten selbst zurück. Die neue Behauptung aber, dass bei dem von dem Minister festgesetzten Reineinkommen der Station Ostrowo der Miethswerth der Empfangsgebäude nebst Schuppen, Bahnmeister- und Wärterhäusern in Abzug gebracht worden sei, würde — soweit überhaupt verständlich — auch, wenn rechtzeitig vorgebracht, zur Berücksichtigung nicht geeignet gewesen sein.

Nr. 37. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

2. Senat. Vom 1. Juli 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 762. Entsch. d. O.V.G. Bd. 25. S. 91.]

Herstellung neuer städtischer Strassen. §§ 1, 15. Baufluchtliniengesetz v. 2. Juli 1875.

Nach § 15 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875 steht den Gemeinden die Befugniss zu, den an eine neue Strasse anbauenden Grundbesitzern die Kosten der Freilegung der Strasse aufzuerlegen. Dass unter der Freilegung nicht etwa nur die Beseitigung der den Ausbau der Strasse hindernden Anlagen, sondern auch der Ankauf der erforderlichen Grundflächen verstanden werden muss, steht in der Rechtsprechung fest. Nicht minder gehört aber dazu auch jede in anderer Weise erfolgende Beschaffung des nothwendigen Grund und Bodens, sodass unter den Begriff der „Kosten der gesammten Strassenanlage“ alle Aufwendungen der Gemeinde für die Bereitstellung der Strassenfläche zu subsummiren sind.

Nr. 38. Entsch. des Oesterr. Eisenbahnschiedsgerichts.

Vom 8. Juli 1893.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VI. Nr. 144. S. 2393.]

Eine Eisenbahn haftet für die Ausführung eines von ihr angenommenen Auftrages des Aufgebers einer Frachtsendung und kann sich im Falle der Nichtausführung nicht dadurch exculpiren, dass die Ausführung des Auftrages durch Manipulationsvorgänge vereitelt worden ist.

Die Aktiengesellschaft A. hatte am 2. August 1892 in der Station F. 30 Stück Juteleinwand an B. in K. aufgegeben. Nachdem diese Sendung vom Adressaten nicht bezogen worden war, hatte die Gesellschaft A. mit Schreiben vom 24. September 1892 an den Stationsvorstand in F. die Weisung gegeben, wenn ein neuerliches Aviso ohne Erfolg bleiben sollte, die Waare nach Ablauf der vorgeschriebenen Frist bahnämtlich im Licitationswege verkaufen zu lassen, zugleich aber auch um Bekanntgabe des Feilbietungstermines ersucht, da sie mitzulizitiren gedenke. Mit Beziehung auf diese Mittheilung wurde ihr von der Bahnverwaltung der Bestimmungsstation die Nachricht, dass als Feilbietungstermin der 9. November 1892 bestimmt worden sei. Auf diese Zuschrift, welche bei der Klägerin unwidersprochen am 5. November einlangte, bat dieselbe mittelst Schreibens vom selben Tage die erwähnte Bahnverwaltung, zur Kenntniss zu nehmen, dass sie bei der am 9. November stattfindenden lizitatorischen Veräusserung bis zu dem Betrage von 450 fl. mitlizitire, dass somit die Waare nur an den Mehrbietenden abzugeben

sei, und für den Fall, als ein Anbot über 450 fl. nicht zu erzielen sein sollte, die Waare in ihr Eigenthum zurückgehe. Unter Einem wurde für den Fall der Erstehung der Waare zur Deckung der darauf haftenden Fracht- und Lagerungsgebühren ein Betrag von 50 fl. übermittelt. Hierauf erhielt die Klägerin von der genannten Bahnverwaltung die Verständigung ddo. 27. November 1892, dass die fragliche Sendung am 9. November 1892 um den Betrag von 248 fl. 50 kr. veräussert worden, und die Zuschrift der Klägerin, laut welcher sie die Absicht zur Mitlizitation bekannt gegeben hatte, der betreffenden Fachabtheilung zu spät zugekommen sei, so dass die Station K. von dem Anbote nicht mehr verständigt werden konnte.

Klägerin behauptet nun, durch die Nichtberücksichtigung ihrer Ordre einen Schaden von der Differenz zwischen ihrem Angebot per 450 fl. und dem erzielten Erlöse von 248 fl. 50 kr., somit in der Höhe von 201 fl. 50 kr., erlitten zu haben, und klagte daher die Verwaltung der Abgabsbahn auf Ersatz dieses Schadens.

Bei der am 8. Juli 1893 durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde die Geklagte verurtheilt, der Klägerin den Betrag von 201 fl. 50 kr. sammt 6 pCt. Zinsen vom Klagstage und den Kosten zu bezahlen. Die Begründung dieses Schiedsspruchs führt aus: Den Behauptungen der Klage gegenüber wurde Seitens der Bahnverwaltung darauf verwiesen, dass Klägerin Gelegenheit gehabt hätte, bei der Auktion entweder persönlich oder durch einen Vertreter zu interveniren, und eine Verantwortung für den Nichtvollzug des Auftrages vom 5. November, welcher seines nicht rechtzeitigen Einganges wegen keine Berücksichtigung fand, der Eisenbahn umsoweniger auferlegt werden könne, als an dieses Anbot gleichzeitig eine Verfügung geknüpft war, welche, nachdem sie nicht im Wege der Aufgabsstation getroffen wurde, ohnehin unwirksam war. Dass aber die Fachabtheilung nicht rechtzeitig von dem Angebote verständigt werden konnte, habe seine Ursache darin gehabt, dass das unter dem 7. November eingelangte Schreiben der Klägerin wegen Cumulirung mit einer Geldsendung erst einer kassenmässigen Manipulation unterzogen werden musste.

Das Schiedsgericht war nun der Ansicht, dass nach § 61 Betr. Regl. (vom J. 1874) die Bahn berechtigt ist, für den Fall, als der Adressat die Uebernahme einer Waare verweigert und der Versender die Zurücknahme ablehnt, diese Waare zu verkaufen.

Auf Grund dieser Bestimmung wurde auch die klägerische Gesellschaft verständigt, dass Adressat die Waare nicht übernommen habe, und mit Zustimmung der Klägerin die Feilbietung anberaumt, und zwar auf den 9. November 1892. Der bezügliche Brief mit der Verständigung

von dem Feilbietungstermine ist jedoch unwidersprochen erst am 5. November der klägerischen Gesellschaft zugekommen und hat diese noch am selben Tage die Bahnverwaltung, von welcher das Schreiben eingelangt war, verständigt, dass für den Fall, als ein Mehranbot über 450 fl. nicht zu erzielen sei, die Waare im Eigenthum der Absenderin bleibe und an H. in L. auszufolgen sei. Die klägerische Gesellschaft hat daher nicht unbedingt die Rücknahme der Waare erklärt, aber auch nicht unbedingt in die Feilbietung derselben gewilligt; sie hat eben einen gemischten Auftrag gegeben. Es mag dahin gestellt bleiben, ob die Bahnen verpflichtet sind, einen solchen Auftrag zu übernehmen. Diese Frage ist aber im vorliegenden Falle gegenstandslos geworden, weil die Bahnverwaltung die Verfügung der klägerischen Gesellschaft thatsächlich angenommen hat, was daraus hervorgeht, dass sie in ihrem Schreiben vom 27. November ausdrücklich vom „Anbote“, welches die klägerische Gesellschaft gemacht hat, spricht, und nur darauf verweist, dass sie von diesem Anbote nicht rechtzeitig die Station K. habe verständigen können, sowie daraus, dass die Bahn gegen das Schreiben der Gesellschaft vom 5. November und den darin enthaltenen Auftrag keinerlei Einwendung erhoben, denselben daher auch nicht abgelehnt hat. Der Grundsatz von Treu und Glauben im geschäftlichen Verkehre, der das Handelsgesetzbuch durchzieht, und im § 61 Betr. Regl. auch darin seinen Ausdruck findet, dass die Bahnverwaltung verpflichtet wird, das Gut bestmöglichst zu veräussern, hätte es der Bahn zur Pflicht gemacht, im speziellen Falle die Gesellschaft zu verständigen, falls eine persönliche Intervention bei der Feilbietung von ihr für nothwendig gehalten worden wäre.

Da dies nicht geschah, die persönliche Intervention der klägerischen Gesellschaft aber auch überflüssig war, wenn bei der Feilbietung erklärt wurde, die Waare werde nur um einen Betrag von über 450 fl. hintangegeben, und da Seitens der Bahn lediglich auf das verspätete Einlangen des Auftrages hingewiesen wurde, dieser aber thatsächlich bei der Bahnverwaltung noch rechtzeitig eingelangt war, und die interne Manipulation mit dieser Zuschrift die Verantwortung der Bahn nach Aussen nicht alterirt, ist das Schiedsgericht zu der Ueberzeugung gekommen, dass der geltend gemachte Schade durch das Verschulden der Bahn entstanden ist. Der Werth der Waare, und somit die Höhe des Schadens liegt aber erwiesen vor und wurde auch von der Geklagten nicht bestritten.

Nr. 39. Entsch. des Österr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 9. Juli 1893.

[Österr. Eisenb. Verordn. Bl. VI Nr. 134 S. 2110.]

Zu den nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, von der Eisenbahn-Unternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Baue von Eisenbahnen zu enteignenden Objekte gehören die Kosten der rechtsfreundlichen Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien nicht.

Anlässlich der Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Baue einer Eisenbahn enteigneten Grundantheile des F. wurden über Begehren des Dr. L., rechtsfreundlichen Vertreters des F., die Kosten seiner Vertretung gegen die enteignende Eisenbahn-Gesellschaft in erster Instanz zuerkannt.

Ueber Rekurs der Eisenbahn-Gesellschaft wies das Oberlandesgericht das Begehren des Dr. L. in Vertretung des F. ab, „weil gemäss § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, die Eisenbahn-Unternehmung wohl die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu bestreiten hat, zu diesen Kosten aber die einer Partei dadurch, dass sie sich hiebei eines Rechtsfreundes bediente, erwachsenen Kosten nicht gerechnet werden können, zumal gemäss § 24 dieses Gesetzes in diesem Verfahren die Grundsätze des Verfahrens ausser Streitsachen zur Anwendung kommen, daher ein den Anspruch auf Ersatz der Vertretungskosten bedingendes kontradiktorisches Verfahren ausgeschlossen ist.“

Den Revisionsrekurs des F. gegen diese obergerichtliche Entscheidung hat der hohe Oberste Gerichtshof mit Dekret vom 11. Juli 1893, Z. 7991, abgewiesen, und zwar unter Hinweisung auf die obergerichtlichen richtigen Gründe und dem Beifügen, dass die Vertretungskosten als ein Theil der Entschädigung für die enteigneten Flächen nicht angesehen werden können.

Nr. 40. Entsch. des Österr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 18. Juli 1893.

[Österr. Eisenb. Verordn. Blatt VI Nr. 123 S. 1932.]

Wenn das enteignete Grundstück für einen speziellen gewerblichen Betrieb verwendet wird, so sind den Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung ausser den im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R. G. Bl. erwähnten drei Sachverständigen auch solche aus dem betreffenden gewerblichen Fache beizuziehen.

Bei den Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Zwecke des Baues der Lokalbahn Wels-Unterrohr enteigneten

Grundtheile der den Eheleuten H. gehörigen Lederfabrik mit Lohstampfe in Wels begehrten die Eigenthümer der Fabrik die Beiziehung von Sachverständigen aus dem Ledererzeugungsfache ausser den vom Gerichte der Liste entnommenen Sachverständigen für Grundschätzungen.

Das k. k. städt.-del. Bezirksgericht Wels gab in dem Bescheide vom 26. Februar 1893, Z. 1262 diesem Begehren keine Folge, und bestimmte die Entschädigungssumme für die enteigneten Grundstücke, sowie für die durch die Enteignung herbeigeführten Betriebserschwernisse für die Fabrik.

Ueber Rekurs der Eheleute H. behob das k. k. Oesterr. Oberlandesgericht mit Dekret vom 16. Mai 1893, Z. 5936, den erstrichterlichen Bescheid und verordnete die neuerliche Erhebung unter Zuziehung von zwei Sachverständigen aus dem Ledererzeugungsfache mit folgender Begründung:

Nach der Sachlage handelt es sich im gegebenen Falle nicht blos um die Entschädigung für die Enteignung von Grund und Boden irgend welcher Kultur, sondern auch um die Ermittlung der Werthe, die sich ergeben, wenn der gegenwärtige Gebrauch dieses Grundes und der darauf befindlichen Gebäude in Betracht gezogen wird. Dieser Gebrauch liegt aber gegenwärtig als eine spezielle gewerbliche Thätigkeit, nämlich die Ledererzeugung vor. Da der Zweck der Wertherhebung naturgemäss dahin gehen muss, dass alle einschlägigen Faktoren in Erwägung gezogen und zur Kenntniss der schätzenden Sachverständigen gebracht werden, so kann es nicht als ausgeschlossen angesehen werden, wenn in einem besonderen Falle der Wertherhebung auch Sachverständige beigezogen werden, welche in dem im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, vorgesehenen Verzeichnisse nicht enthalten sind.

Den von der Lokalbahn Wels-Unterrohr eingebrachten Revisionsrekurse gab der Oberste Gerichtshof mit der Entscheidung vom 18. Juli 1893, Z. 8375, aus den Gründen der oberlandesgerichtlichen Entscheidung und in der weiteren Erwägung keine Folge, dass nach § 24, Abs. 1 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R. G. Bl., das Gericht alle für die Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen an Ort und Stelle unter Zuziehung von drei Sachverständigen zu erheben hat; dass nach § 2, Z. 5 des Patentes vom 9. August 1854, Nr. 208 R. G. Bl., das Gericht angewiesen wird, alle Umstände und Verhältnisse, welche auf die richterliche Verfügung Einfluss haben, von Amtswegen zu untersuchen, darüber die Parteien selbst oder andere von der Sache unterrichtete Personen, nöthigenfalls auch Sachverständige zu vernehmen,

oder auf andere schickliche Art Erkundigungen einzuziehen; dass der § 24, Absatz 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zumal dann, wenn zwischen den Parteien in Ansehung der thatsächlichen Voraussetzungen für die Ermittlung der Entschädigung ein Streit besteht (§ 25 Abs. 5 des cit. Gesetzes) den Richter keineswegs hindert, ausser den in die Liste der in Enteignungsfällen zuzuziehenden Sachverständigen eingetragenen Personen und aus diesen zu wählenden drei Sachverständigen auch noch besondere Sachverständige für einen bestimmten Gewerbs- oder Industriezweig beizuziehen; dass in dem vorliegenden Falle es sich um Enteignung von Objekten handelt, welche zum fabriksmässigen Betriebe der Ledererzeugung bestimmt waren; dass endlich dermalen weder abzusehen noch zu beurtheilen ist, ob und welchen Einfluss gutächtliche Aeusserungen von speziellen Sachverständigen aus dem Ledererzeugungsfache auf das Gutachten der übrigen der im § 24, Abs. 2 des cit. Gesetzes bezogenen Liste entnommenen Sachverständigen oder auf die Entscheidung des Gerichtes, welche nach § 30, Abs. 1 des Gesetzes an Beweisregeln nicht gebunden ist, auszuüben geeignet sein werde.

Nr. 41. Entsch. des Österr. Obersten Gerichtshofes. Vom 17. August 1893.

[Österr. Eisenb. Verordn. Bl. VI Nr. 125 S. 1959.]

Zu den nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, von der Eisenbahn-Unternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Baue von Eisenbahnen zu enteignenden Sachen gehören auch die Kosten der Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien durch ihren Kurator.

Anlässlich der Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Baue einer Eisenbahn enteigneten Grundantheile des A. wurden über Begehren des B., Kurators des A., die Kosten seiner Vertretung gegen die enteignende Eisenbahn-Gesellschaft in erster Instanz zuerkannt.

Ueber Rekurs der Eisenbahn-Gesellschaft wies das Oberlandesgericht das Begehren des B. ab., weil nach § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R. G. Bl., die gerichtliche Ermittlung der Entschädigung für die Folgen einer Enteignung nach den Grundsätzen des nichtstreitigen Verfahrens stattzufinden hat, in diesem Verfahren ein Ersatz des mit der Wahrung der eigenen Interessen einer Partei verbundenen Aufwandes — und um einen solchen Aufwand handelt es sich hier — nicht angesprochen werden kann, und die im § 44 des zitirten

Gesetzes der enteignenden Eisenbahn-Gesellschaft auferlegte Pflicht zur Bestreitung der Kosten des Enteignungsverfahrens sich nicht auf die Vergütung des vorbezeichneten Aufwandes ausdehnen lässt.

Dem Revisionsrekurse des B. stattgebend, fand der Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 17. August 1893, Z. 9523, den erstrichterlichen Bescheid in der Erwägung wieder herzustellen, dass ungeachtet der im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, verordneten amtswegigen Erhebung doch im § 44 desselben Gesetzes ausdrücklich verordnet ist, dass die Eisenbahn-Unternehmung „die Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu bestreiten habe“, dass hienach nur noch zu erörtern ist, ob die Kosten der Intervention von Vertretern einer Partei bei jener Erhebung zu diesen Kosten der Feststellung der Entschädigung gehören; dass zu jener richterlichen Erhebung die Parteien zu laden sind, damit sie ihre Rechte wahren können, und dass ohne die Ladung zur Feststellung der Entschädigung giltig gar nicht geschritten werden könnte, dass daher die Kosten des Erscheinens und der Teilnahme der Parteien an den Erhebungen zu den Kosten „der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung“ ebenso zu rechnen sind, wie das Mitwirken der Parteien zur Vollständigkeit der Erhebungen, dass somit jene Kosten vom ersten Richter mit Recht zuerkannt worden sind.

Nr. 42. Entsch. des Österr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 21. September 1893.

[Österr. Eisenb. Verordn. Bl. VI Nr. 127 S. 1986.]

a) Auf Verhältnisse, welche nicht im Zuge des Administrativ-Verfahrens, sondern erst in der Beschwerdeschrift zur Sprache gebracht werden, hat der Verwaltungs-Gerichtshof nicht Rücksicht zu nehmen; b) Die Auflassung eines Bahndurchlasses, welche nach den thatsächlich erhobenen Verhältnissen den öffentlichen Rücksichten entspricht, kann das Handelsministerium Kraft seines Wirkungskreises verfügen.

Bereits bei der kommissionellen Lokalverhandlung vom 3. Juni 1885 zum Zwecke der Ueberprüfung der generellen Brückenpläne der Lokalbahn St. Pölten-Tulln wurde die Ueberschwemmungsgefahr des linksseits der Bahn gelegenen Terrains durch die bei dem Objekte km 0·7/8 durchdringenden Wassermengen ins Auge gefasst und haben hiebei die Vertreter der Gemeinde St. Pölten selbst, für den Fall, als bei dem nächsten Hochwasser sich das Zutreffen dieses Ereignisses herausstellen sollte, die geeignete Abhilfe begehrt.

Damals gab die Kommission das Gutachten ab, dass, falls die Erfahrung das Ergiessen zu grosser Wassermengen durch den Durchlass

km 0·7/8 auf das linksseitige Terrain zeigen sollte, eventuell mit der Auflassung dieses Objektes vorzugehen sei.

Durch die spätere kommissionelle Lokalerhebung vom 4. Juli 1892 wurde die Ueberfluthung des linksseits der Bahn gelegenen Terrains und insbesondere der in der Gemeinde Viehofen gelegenen Gründe durch die bei dem fraglichen Objekte sich auf das linke Ufer ergiessenden Hochwässer konstatirt und erklärte der Staatstechniker, dass einerseits die Auflassung des Durchlasses diese Gefahr beseitigt und dass anderseits durch den Bestand des Bahndammes ohne Durchlass, mit Rücksicht auf die Terrains- und Gefällsverhältnisse und bei dem Umstande, als das Terrain keinen Wasserlauf aus einem grösseren Niederschlagsgebiete enthält, eine Ueberschwemmungsgefahr nicht vorhanden sei.

Die vom k. k. Handelsministerium Kraft seines Wirkungskreises gemäss § 10 b des Konzessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, verfügte Auflassung des Bahndurchlasses entspricht sonach den thatsächlich erhobenen Verhältnissen und kann daher mit Rücksicht auf die Aeusserung und das Gutachten des Staatstechnikers dagegen aus öffentlichen Rücksichten keine Einwendung erhoben werden.

Aber auch vom rechtlichen Standpunkte kann gegen diese Auflassung Seitens der Gemeinde St. Pölten mit Grund nichts eingewendet werden, weil, wie die Akten nachweisen, der Durchlass ursprünglich nicht über Begehren und im Interesse der Stadtgemeinde St. Pölten, sondern über Verlangen des Religionsfondsgutes errichtet wurde, und die Stadtgemeinde durch ihre Vertreter im Gegentheile Bedenken gegen dessen Bestand erhoben hatte.

Wenn endlich Seitens der Stadtgemeinde St. Pölten wegen des Bestandes des Militäreinquartierungshauses und des von der Sparkasse der Oeffentlichkeit gewidmeten Parkes Einwendung erhoben wird, so konnte der Verwaltungsgerichtshof auf diesen Beschwerdepunkt gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, schon deshalb nicht näher eingehen, weil, wie das Erhebungs-Protokoll vom 4. Juli 1892 nachweist, in der Administrativ-Verhandlung nicht wegen des Bestandes dieser speziellen Objekte, von welchen überhaupt nichts erwähnt wurde, sondern nur aus öffentlichen Rücksichten Seitens der Stadtgemeinde gegen die Durchlass-Auflassung Einsprache erhoben wurde, der Verwaltungs-Gerichtshof aber nur jenen Thatbestand, der bei der angefochtenen Entscheidung vorgelegen ist, auch als Grundlage seines Erkenntnisses anzunehmen hat.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Nr. 43. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.
Vom 26. September 1893.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VI Nr. 136 S. 1155.]

Der Entschädigungsanspruch eines bei einem Eisenbahnunfalle verunglückten Advokaten erstreckt sich für die Dauer seiner ärztlichen Behandlung und Arbeitsunfähigkeit auf seinen ganzen vor diesem Unfalle nachweisbar erzielten Verdienst, für die Dauer seiner theilweisen Arbeitsunfähigkeit aber auf eine diesem Verdienstbetrage verhältnissmässig entsprechende Quote bis zu seiner gänzlichen Herstellung.

Bei einem Zusammenstosse eines Personenzuges mit einem Lastzuge auf den kgl. ungarischen Staatsbahnen erlitt ein mit ersterem reisender Advokat eine Gehirnerschütterung, welche ihn nach dem ärztlichen Zeugnisse durch mehr als sieben Monate ganz arbeitsunfähig machte, während er nach seiner Rekonvaleszenz auch nicht mehr seine frühere Thätigkeit aufnehmen und sich nur mit leichteren Arbeiten zur Aushilfe bei einem anderen Advokaten beschäftigen konnte.

In seiner beim kgl. Budapester Gerichtshofe eingebrachten Entschädigungsklage verlangte er ausser dem Ersatze seiner beträchtlichen Heilungskosten und einem hochbezifferten Schmerzensgelde eine Lebensrente in der Höhe seines sowohl durch Zeugen, als durch seine bücherlichen Aufzeichnungen nachgewiesenen Advokatenverdienstes von jährlich 2000—4500 fl. Dieses Gericht erkannte nur auf eine monatliche Rente von 100 fl., welche in Summa von dem Unfallstage bis zu seiner Rekonvaleszenz sofort, dann aber am 1. eines jeden Monats im Vorhinein bis zu seiner gänzlichen Herstellung von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu entrichten sei; mit seinen übrigen Forderungen wurde er aber abgewiesen. In der Motivirung wird mit Berufung auf die §§ 1 und 4 des G. A. XVII vom Jahre 1874 (das Eisenbahn-Unfallgesetz) ausgeführt, dass gerade aus den vom Kläger produzirten ärztlichen Zeugnissen hervorgeht, dass ihm jede geistige Arbeit wiederholt verboten wurde, daher anzunehmen ist, dass er auch während seiner ärztlichen Behandlung beschäftigt war und erwerben konnte, dies sei noch in höherem Grade nach seiner Rekonvaleszenz der Fall; deshalb können ihm nicht die Heilungskosten und noch weniger das Schmerzensgeld zugesprochen werden. Seine zur Zeit der Klageeinbringung ärztlich konstatirte theilweise Arbeitsunfähigkeit ist schon an sich ein Grund, die Entschädigung nicht nach seinem früheren Einkommen zu bemessen, ganz abgesehen davon, dass ein solches für seine ganze Lebenszeit doch nicht verbürgt werden kann, und er selbst nicht behauptet, dass er mit der Zeit ein höheres Einkommen noch bezogen hätte. Angesichts dieser Unbestimmtheit konnte ihm nur die Hälfte desjenigen Jahreseinkommens zugesprochen

werden, welches er selbst als Minimum beziffert hat, umsomehr, als in der Klage gar nicht angegeben wurde, wieviel er während der Zeit seiner theilweisen Arbeitsunfähigkeit verdiente. Das Schmerzensgeld endlich ist im Gesetze nicht begründet und verdient daher keine richterliche Würdigung.

In Folge der Appellation beider Theile bestätigte die kgl. ungar. Tafel in Budapest das erstinstanzliche Urtheil aus dessen Motiven mit dem Beifügen, dass gemäss § 5 des zitirten Gesetzes der Geklagte berechtigt ist, die Herabminderung der vom Gerichte sentenzionirten Monatsrente oder deren gänzliche Einstellung; der Kläger dagegen berechtigt ist, die Erhöhung dieser Rente zu verlangen, sobald im Laufe der Zeit solche Umstände in den Verhältnisssen des Klägers eintreten, welche diese Aenderung rechtfertigen; daher im gegenwärtigen Falle der klägerische Advokat jederzeit eine Aufbesserung seines Rentenbezuges in Anspruch nehmen kann, wenn er wirklich ganz arbeitsunfähig werden sollte.

Die kgl. Kurie hob mit Entscheidung vom 26. September 1883, Z. 6533, beide unterrichterliche Urtheile theilweise auf und sprach dem Kläger 600 fl. Heilungsunkosten, sowie eine Monatsrente von 200 fl. für die Zeit, als er in ärztlicher Behandlung stand, und von da ab eine Monatsrente von 100 fl. zu. In der Begründung wird auseinandergesetzt, dass aus dem übrigens anerkennenswerthen Bemühen des Klägers, auch während der Heilung seinem Berufe nachzugehen, nicht gefolgert werden könne, dass ihm deren Kosten nicht vergütet werden sollen. Wenn ihm die Aerzte jede geistige Arbeit verboten haben, so erhellt vielmehr daraus, dass er doch nicht so thätig und erwerbsfähig wie vor dem Unfalle sein konnte, und wenn andererseits das Minimum seines Einkommens zur Basis der Entschädigung genommen wird, so wäre es ungerecht, ihm nur die Hälfte desselben während seiner Krankheit zuzusprechen. Was endlich die Entschädigung während der Zeit seiner nur theilweisen Arbeitsunfähigkeit betrifft, so entspricht das Urtheil der kgl. Tafel der Billigkeit auch der geklagten Bahn gegenüber und konnte daher nur dieser Theil desselben bestätigt werden.

Nr. 44. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts, Abtheil. für Invalid. u. Altersversicherung. Vom 16. Oktober 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 2. S. 391.]

Zusammentreffen von Invaliden- und Altersrente; Auslegung des § 29 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes.

Eine nach § 5 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zugelassene Kasseneinrichtung (Pensionskasse für die Arbeiter einer Staatseisenbahnverwaltung) hatte auf Antrag eines Altersrentenempfängers dessen Invalidenrente festgesetzt. Obwohl die letztere den Betrag der Altersrente nicht erreichte, hatte die Kasseneinrichtung auf Grund des § 29 Abs. 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, der in das Statut der Kasseneinrichtung übernommen war, den Fortfall der Altersrente ausgesprochen. Der diesem Beschlusse zu Grunde liegenden Auffassung ist das Reichsversicherungsamt in der Revisionsentscheidung vom 16. Oktober 1893 entgegengetreten, indem es angenommen hat, dass die Festsetzung einer Invalidenrente, die sich niedriger stellt, als die dem Berechtigten bereits zustehende Altersrente, den Fortfall der letzteren nicht zur Folge hat.

In den Gründen heisst es u. a.:

Allerdings bestimmt der § 29 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes: „Dieselbe (d. i. die Altersrente) kommt in Fortfall, sobald dem Empfänger Invalidenrente gewährt wird.“ Allein aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung ergiebt sich, dass dieselbe nur dann Anwendung finden sollte, wenn die an Stelle der Altersrente tretende Invalidenrente höher als die Altersrente ist, nicht auch in dem Falle, dass sie unter dem Betrage der Altersrente verbleibt. Denn nach § 19 des ursprünglichen Gesetzentwurfs, aus welchem die Bestimmung des § 29 hervorgegangen ist, sollte die Altersrente stets nur den Mindestbetrag der Invalidenrente (vierundzwanzig Hundertstel des Jahreslohnes) erreichen, und in der allgemeinen Begründung des Gesetzes (zu vergleichen stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 7. Legislaturperiode IV. Session 1888/89. 4. Bd. S. 56) wird hervorgehoben, dass der bei der Arbeit altgewordene Arbeiter, sobald er nicht mehr arbeitsfähig sei, dann die „höhere“ Invalidenrente beziehen werde. Wenngleich nun durch die während der Berathung des Gesetzentwurfs vorgenommenen Aenderungen die Möglichkeit geschaffen ist, dass wenigstens während der Uebergangszeit die Invalidenrente den Betrag der dem Versicherten gleichzeitig zustehenden Altersrente nicht erreicht, so würde es doch der aus dem Erwähnten sich klar ergebenden Absicht des Gesetzgebers nicht entsprechen, wenn in

einem solchen Falle die höhere Altersrente dem Berechtigten entzogen würde. Denn es wäre geradezu widersinnig, wenn der Empfänger der Altersrente, obwohl für ihn inzwischen weitere Versicherungsbeiträge geleistet sind, und seine Erwerbsfähigkeit weiter gesunken ist, infolge Bewilligung der Invalidenrente an seinen auf Grund der Versicherung erworbenen Rechten Schaden erleiden sollte. Nur ein inzwischen erworbener höherer Anspruch auf Invalidenrente kann daher den Wegfall der Altersrente nach sich ziehen.

Uebrigens kann die Frage, ob die von einem Altersrentenempfänger beantragte Invalidenrente höher oder niedriger ist, als die bereits bestehende Altersrente, nur im Wege des instanziellen Verfahrens entschieden werden, da die Unterlagen für die Rentenbemessung nicht selten streitig sind, und über die zutreffende Berechnung derselben nur die für das Rentenfeststellungsverfahren eingesetzten Instanzen in massgebender Weise befinden können. Es ergiebt sich hieraus, dass es dem Altersrentenempfänger nicht verwehrt werden kann, seinen Anspruch auf Invalidenrente zu verfolgen, selbst wenn anscheinend diese sich niedriger stellt, als die ihm bereits bewilligte Altersrente.

Stellt sich nun nach Abschluss des Verfahrens heraus, dass die Invalidenrente niedriger ist, als die Altersrente, so fragt es sich weiter, welche Wirkungen das Zusammentreffen dieser beiden Rentenberechtigungen hat. Da, wie oben dargelegt, die im § 29 Abs. 2 a. a. O. gegebene Bestimmung keine Anwendung finden kann, andrerseits das, was der Gesetzgeber gewollt hat, nicht zum Ausdruck gebracht ist, so erübrigt nur, die Frage aus dem Geiste des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes heraus nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beantworten.

Unter diesem Gesichtspunkte ist zunächst anzunehmen, dass der Berechtigte nicht etwa befugt ist, die Zahlung beider Renten in Anspruch zu nehmen. Denn die Versicherung gegen Alter und Invalidität ist eine einheitliche. Beide verfolgten den Zweck, dem Versicherten eine Fürsorge in dem Zustande zu gewähren, wo er allein nicht mehr im Stande ist, seinen Lebensunterhalt in ausreichendem Masse zu gewinnen, und nur die Voraussetzungen in der Person des Versicherten sind verschieden, je nachdem er die eine oder die andere Rentengattung beanspruchen kann. Hat er beide Voraussetzungen erfüllt, so steht ihm nach allgemeiner Rechtsregel nur ein Anspruch auf Zahlung der einen, und zwar der höheren Rente zu. Zwar ist auch der zweite, niedrigere Anspruch, da dessen Voraussetzungen gleichfalls gegeben sind, zur Entstehung gelangt. Allein er kann nicht erfüllt werden, da er durch das aus demselben Rechtsverhältniss abgeleitete höhere

Recht ersetzt wird. Sowie daher im Falle der Festsetzung einer höheren Invalidenrente die niedrigere Altersrente gemäss § 29 Abs. 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes in Fortfall kommt, so ruht auch die Invalidenrente, solange und sofern sie die niedrigere ist.

Wenn die Beklagte dem gegenüber hervorhebt, dass die Festsetzung der Invalidenrente unter Fortfall der Altersrente im vorliegenden Falle insofern den Interessen des Klägers entsprochen habe, als ihm dadurch ein „Rentenzuschuss“ von erheblicher Höhe gemäss § 41 ihres Statuts gesichert sei, so konnte dies die Lösung der streitigen Frage nicht beeinflussen. Diese Frage musste vielmehr aus dem Gesetze selbst beziehungsweise aus dem mit den betreffenden gesetzlichen Vorschriften übereinstimmenden Statut der Abtheilung A der Kasseneinrichtung selbständig beurtheilt werden. Die etwaige Berechtigung auf Zuschussrente aus der von der reichsgesetzlichen Versicherung völlig unabhängigen Abtheilung B der Kasseneinrichtung ist für die Entscheidung ebenso bedeutungslos, wie der Anspruch, den etwa ein Versicherter auf Grund privaten Vertrages gegen eine Versicherungsgesellschaft erworben hätte.

Nr. 45. Entsch. des Oberlandesgerichts Hamburg.

4. Senat. Vom 20. Oktober 1893.

[Seuffert Arch. N. F. Bd. 19. Heft 2. S. 204.]

Inwieweit kann der nach dem Unfall-Vers. Gesetz Entschädigte noch Anspruch auf Schmerzensgeld aus § 95 erheben?

Der Anspruch auf Zahlung eines Schmerzengeldes würde in erster Linie ein Verschulden des Beklagten an dem Unfall voraussetzen, durch welchen dem Kläger die Schmerzen verursacht worden sind. Das L. G. hat diese Voraussetzung als erwiesen erachtet. Ob ihm hierin beizutreten wäre, kann dahin gestellt bleiben, denn entgegen den Ausführungen des L. G. ist ein Anspruch des Klägers auf Schmerzensgeld neben der von der Berufsgenossenschaft ihm zu Theil gewordenen Entschädigung nicht als rechtlich begründet zu erachten, nachdem die Verhandlungen vor dem Strafgericht kein Urtheil gegen den Beklagten mit der Feststellung, dass er den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hätte, ergeben haben, Beklagter vielmehr dort freigesprochen ist.

Das L. G. ist davon ausgegangen, dass der § 95 des Unfall Versich. Ges. v. 6. Juli 1884 die nach diesem Gesetze versicherten Personen, zu denen der Kläger unbestritten gehört, für den Fall, dass die ebengedachte Feststellung nicht vorliege, nicht von der Geltendmachung

aller in Anlass eines Betriebsunfalls nach Massgabe der bürgerlichen Rechte ohne das Gesetz v. 6. Juli 1884 an sich begründeten Ersatzansprüche ausschliesse, sondern nur von der Geltendmachung vermögensrechtlicher Schadensansprüche, die in der nach § 5 des Gesetzes bemessenen Entschädigung ihre Deckung gefunden haben. In die letztgenannte Kategorie fällt nach Meinung des L. G. ein Anspruch auf Schmerzengeld nicht, den der Verletzte daher unberührt von § 95 des Gesetzes erheben könne. Mit dem L. G. ist nun zwar anzunehmen, dass der Anspruch auf Schmerzengeld nicht als ein Anspruch auf eine Privatstrafe aufzufassen ist, sondern sich als ein civilrechtlicher Ersatzanspruch für einen Schaden besonderer Art, nämlich für Schaden durch erlittene Schmerzen, darstellt,

vgl. Entsch. des R. G. Bd. 8 Nr. 29 (in Seuffert Archiv Bd. 38 Nr. 121); Dernburg Pand. Bd. 2 § 132, und jetzt auch Windscheid Pand. 7. Aufl. § 455 Anm. 31, der seine früher abweichende Ansicht aufgegeben hat.

Allein gleichwohl muss unter dem Worte „Schaden“ im § 95 des Gesetzes nicht bloss der vermögensrechtliche, sondern auch der mit Vermögensnachtheilen nicht verknüpfte körperliche oder seelische Schade verstanden werden;

vgl. auch Dernburg Pand. Bd. 2 § 44 am Anf. und am Ende.

Dass insonderheit bei Körperverletzungen von Schaden in diesem umfassenden Sinn zu reden ist, hat auch das R. G. angenommen und in den Entsch. in Strafsachen Bd. 15 S. 354. 355 des Näheren ausgeführt. Aber das Gesetz selbst in § 95 spricht dieser Auffassung entschieden ebenfalls das Wort. Denn die Vergleichung des Abs. 2 mit dem Abs. 1 ergiebt, dass für den Regelfall dem Verletzten die Befugniss hat entzogen werden sollen, neben der gesetzlich in § 5 normirten Entschädigung auf Grund anderweitiger Rechtsbestimmungen noch eine Ergänzung derselben von dem Betriebsunternehmer zu beanspruchen. In diesem Sinn hat auch das R. G. (Entsch. Bd. 24 Nr. 22 S. 119) den § 95 ausgelegt,

vgl. ferner Landmann Unfall-Versich. Ges. zu § 95 Anm. 4; Woedtke zu § 95 Anm. 3.

Eine der Hauptabsichten des Gesetzes ist sodann, wie die Motive (bei Woedtke zu § 95) klar bestätigen, gerade die gewesen, den so vielfach recht schwierigen und oft langwierigen Processen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern, die sich an das Haftpflichtgesetz v. 7. Juni 1871 knüpften, ein Ende zu machen und für den Regelfall alle andern Entschädigungsansprüche als die durch das neue Gesetz begründeten und in § 5 desselben befassten, aufzuheben. Mit dieser Richtung und Absicht des Gesetzes würde die Entscheidung des L. G. in scharfen Gegensatz treten und zu dem nicht erfreulichen Ergebniss

führen, durch Erhebung von Klagen auf Zahlung von Schmerzengeld die Missstände, die man beseitigen wollte, insoweit wieder hervorzurufen. Gelegentlich der Reichstagsverhandlungen bei Berathung des Gesetzes wurde aber gerade ausdrücklich hervorgehoben, dass nach den Erklärungen der Commission die Absicht der Vorlage dahin gehe, denjenigen Personen, welche die Wohlthaten des Gesetzes geniessen, weitergehende civilrechtliche Ansprüche, die aus andern Gesetzen resultirten, abzuschneiden (vgl. die Ausführungen des R. G. Entsch. Bd. 24 S. 122. 223). Darunter würde der Anspruch auf Schmerzengeld, wie man auch denselben rechtlich auffassen will, in jedem Fall zu rechnen sein. Alles selbstverständlich unter Vorbehalt des § 95 Abs. 1 des Gesetzes.

Nr. 46. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 2. November 1893.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VI Nr. 143. S. 2354.]

Die Competenz des Handelsministeriums zur Genehmigung oder Anordnung von Abänderungen an durch eine Eisenbahn-Unternehmung hergestellten Bauten erstreckt sich nicht auf solche Objekte, welche nach deren Ausführung in den Besitz und die Erhaltung der berufenen Verwaltung übergegangen sind.

Die Gemeinde Bilan hatte gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 10. August 1892, Z. 29.681, betreffend die Erhöhung eines gegen den Eisenbahndamm der Linie Hullein—Kremsier führenden Schutzdammes aus dem Grunde Beschwerde geführt, weil mit der angefochtenen Entscheidung der meritorische Ausspruch über die von der Domänenverwaltung und Gemeinde Kremsier gegen die Gemeinde Bilan wegen Erhöhung des an den Eisenbahndamm der Kremsier-Hulleiner Eisenbahn anschliessenden Schutzdammes geführte Klage, den zur Handhabung des Wasserrechtsgesetzes berufenen Behörden überwiesen worden ist. Die Beschwerde vertrat die Ansicht, dass zur Entscheidung in der Sache das k. k. Handelsministerium competent sei und dass überhaupt ein Anlass für die Einleitung des wasserrechtlichen Verfahrens nicht vorliege, nachdem die Gemeinde Bilan zur Instandhaltung des Dammes durch den mit Erlass vom 13. September 1880, Z. 26.283, für die Kremsier-Hulleiner Bahn ertheilten Baukonsens, welcher auch auf den Schutzdamm sich bezogen hat, berechtigt erscheint.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde in folgender Erwägung als unbegründet ab:

Es ist zwar richtig, dass der erwähnte Schutzdamm aus Anlass des Baues der genannten Eisenbahn über Verlangen der Gemeinde Bilan

und zu ihrem Schutze durch die Eisenbahn-Unternehmung nach dem vom k. k. Handelsministerium genehmigten Projekte hergestellt wurde. Es ist aber ebenso gewiss und wird auch von der Gemeinde Bilan nicht bestritten, dass der Eisenbahn-Unternehmung lediglich die Herstellung des Dammes oblag und dass nach erfolgter Herstellung der Schutzdamm in den Besitz und in die Erhaltung der Gemeinde Bilan übergeben worden ist.

Der Schutzdamm ist also eine unter den § 10, lit. b, der Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, fallende Vorkehrung, nicht aber ein integrirender Bestandtheil der Eisenbahn selbst. Ebendarum kann dieser Schutzdamm nicht zu jenen Objekten gezählt werden, bezüglich welcher nach den §§ 10 und 13 der letztcitirten Verordnung und nach den §§ 12, 17 und 19 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R. G. Bl. Nr. 19, die ausschliessliche Competenz des Handelsministeriums platzgreift; er ist vielmehr jenen Objekten beizuzählen, welche nach erfolgter Herstellung in Betreff ihrer weiteren Verwaltung den regelmässigen Competenzen unterworfen bleiben (§ 10 c der Verordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238).

Nachdem nun dieser Schutzdamm unzweifelhaft eine Anlage ist, welche zur Abwehr von Wassergefahren hergestellt wurde, an diesem Damme vorgenommene Aenderungen somit nach §§ 40 und 41 Wasserrechtsgesetzes zu beurtheilen kommen, so ist die Competenz der Wasserrechtsbehörden, über die aus Anlass der vorgenommenen Aenderungen am Damme gegen die Gemeinde Bilan erhobenen Beschwerden zu verhandeln und zu entscheiden, im § 75 Wasserrechtsgesetzes begründet.

Nr. 47. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
4. Senat. Vom 3. November 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 762. Entsch. O. V. G. Bd. 25. S. 207.]

Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. § 56. 57.

Die Frage, ob ein Weg dem öffentlichen Verkehre bestimmt ist, kann, soweit nicht eine rechtsgültige ausdrückliche Bestimmung erweislich ist, nicht anders beantwortet werden, als danach, ob der Weg unter Umständen öffentlich frei und unbehindert begangen ist, dass hiernach die Ueberzeugung von seiner stillschweigenden Bestimmung für den öffentlichen Verkehr seitens aller Rechtsbetheiligten und auch seitens des Grundeigenthümers zu schliessen ist.

Nr. 48. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
4. Senat. Vom 7. November 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 762. Entsch. d. O.V.G. Bd. 25. S. 216.]

Handhabung der Wegepolizei. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883. §§ 55—57.

Die Aufsicht über die öffentlichen Wege, die Sorge dafür, dass den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen Genüge geschieht, demgemäss auch die Anordnung, welche Leistungen für den einzelnen öffentlichen Weg aufzuwenden sind, ob ein Weg als öffentlicher neu anzulegen, ob ein Weg, dessen Eigenschaft als eines öffentlichen streitig ist, für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen ist, ob die Einziehung oder Verlegung eines öffentlichen Weges stattzufinden hat, — ist in den §§ 55—57 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 der Wegepolizeibehörde vorbehaltlich der hier gegen die Anordnung nachgelassenen Rechtsmittel übertragen. Behufs der Nöthigung der Wegepolizeibehörde zum Erlass einer solchen Anordnung ist die Klage weder allgemein noch demjenigen gegeben, welcher hieran ein besonderes Interesse nachweisen zu können vermeint. Gegenüber der in Uebung ihres Amtes lässigen oder den Erlass einer derartigen Anordnung ablehnenden Wegepolizeibehörde findet vielmehr allein die Anrufung der Aufsichtsbehörde statt.

Nr. 49. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
1. Straf-Senat. Vom 13. November 1893.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 24. S. 385.]

Nicht jede Entwendung amtlich aufbewahrter Gegenstände aus dem zur amtlichen Aufbewahrung bestimmten Raume ist ein Vergehen wider die öffentliche Ordnung im Sinne des § 133. R. Strf. G. B. Vielmehr ist im Einzelfalle der Zweck der betreffenden, die Aufbewahrung verfügenden amtlichen Anordnung entscheidend.

Der Angeklagte hat sich nach den Feststellungen des angefochtenen Urtheiles 33 Blätter Pauspapier der Güterexpedition L., wo er als Büreaudiener beschäftigt war, rechtswidrig angeeignet und ist wegen Diebstahles verurtheilt worden. Die Anklage wegen eines begrifflich konkurrirenden Vergehens nach § 133 St. G. B.'s dagegen hat das Gericht nicht begründet gefunden.

Die entwendeten sog. Pausblätter waren von der Materialverwaltung der württembergischen Staatseisenbahnen der Güterexpedition L. übersandt, damit diese davon zur Fertigung der Frachtkartenduplikate Gebrauch mache. Zu diesem Zwecke wird das Pauspapier auf ein leeres Frachtkartenformular gelegt, sodass es unter dem Drucke des die

darübergelegte Frachtkarte ausfüllenden Schreibstiftes die blaue Farbe an das leere Formular abgiebt und hierdurch ein bildtreues Duplikat der Schrift herstellt.

Zutreffend stellt das Urtheil solches Papier in Beziehung auf diese Verwendung den Schreibmaterialien gleich. Es dient ausschliesslich zur Vervielfältigung der Schrift, wird, wie die Schreibmaterialien, durch den Gebrauch verbraucht und hat keine andere Bestimmung als diese.

Auf Gegenstände solcher Art glaubt die Strafkammer den § 133 St. G. B.'s nicht anwenden zu dürfen, wogegen die Staatsanwaltschaft sich auf den Wortlaut des § 133 beruft, der keinen Unterschied bezüglich der „sonstigen Gegenstände" mache. So richtig dieser, auch vom Reichsgerichte wiederholt ausgesprochene Satz ist, so bezieht er sich doch nur auf die objektive Beschaffenheit der Gegenstände. Dagegen muss hinsichtlich ihrer Beziehung auf das Amt wohl unterschieden werden, wenn man nicht zu ganz unhaltbaren Ergebnissen gelangen will. Das Gesetz trägt dieser Nothwendigkeit Rechnung durch Aufstellung des Thatbestandsmerkmales, dass der Gegenstand „zur amtlichen Aufbewahrung" bestimmt sein muss, wofür sinngemäss bei der zweiten Thatbestandsform, der amtlichen Uebergabe an einen Beamten oder Dritten, der Zweck weiterer amtlicher Verfügung unterstellt werden muss. Den Gegensatz bildet die bloss vermögensrechtliche Beziehung des Gegenstandes auf das Amt mit der Bestimmung, nicht aufbewahrt, sondern im Amte verbraucht zu werden, bezw. die Aufgabe der Verfügungsgewalt. Anderenfalles würde die Entwendung von Brennholz, Beleuchtungs- und Schreibmaterialien aus Amtsräumen stets als Vergehen wider die öffentliche Ordnung gemäss § 133 St. G. B.'s zu bestrafen sein. Und da z. B. die Auszahlung des Gehaltes zweifellos eine amtliche Uebergabe des Geldes an den Empfänger ist, so würde die Entwendung dieser Gelder aus der Tasche des letzteren stets unter die zweite Alternative des § 133 fallen.

Entscheidend ist also im einzelnen Falle des amtlichen Gewahrsames, der hier unbestrittenermassen vorlag, der Zweck der betreffenden amtlichen Anordnung. Schreib-, Brenn-, Beleuchtungsmaterial, bei Eisenbahnen auch Pauspapier so gut wie Schmieröl werden wenigstens in letzter Hand regelmässig nicht zur Aufbewahrung, sondern zum Verbrauche an dem dafür bestimmten Orte bereit gehalten, und es würde hier keinen Unterschied als etwa den des Zeitverlustes oder im Kostenpunkte begründen, wenn jedes einzelne derartige Ge- und Verbrauchsstück aus Privatgewahrsam für den sofortigen Gebrauch entnommen, z. B. einzeln unmittelbar für und durch den Gebrauchenden angekauft würde.

Es begründet also keinen inneren Unterschied, wenn ein solcher Gegenstand in grösserer als der augenblicklich zu verwendenden Anzahl zum allmählichen Verbrauche verabfolgt wird, und wenn er nach der Abnutzung etwa wieder zurückgegeben werden soll, um aufs Neue gebrauchsfähig gemacht zu werden.

Die bisherige Rechtsprechung des Reichsgerichtes, auf welche die Revision hinweist, steht hiermit nicht in Widerspruch. Ein unvollzogenes Formular,

Rechtspr. des R. G.'s in Strafs. Bd. 1 S. 641,

ein noch unausgefüllter Zustellungszettel,

a. a. O. Bd. 6. S. 594,

galten nicht als hierher gehörig, obgleich sie unzweifelhaft dem Amte gehörten und zur Verwendung im amtlichen Geschäftsgange bestimmt waren.

Vgl. auch Entsch. des R. G.'s in Strafs. Bd. 10 S. 390,

wo gleichfalls der inneren Beziehung auf das Amt ausschlaggebende Bedeutung beigemessen ist, die bei Akten, deren Einstampfen erst beschlossen war,

Entsch. des R. G.'s in Strafs. Bd. 23 S. 283,

noch nicht aufgehört hat.

Es ist darum nicht ersichtlich, dass dem Urtheile ein Rechtsirrthum zu Grunde liege, insofern es in der That des Angeklagten nur ein Vergehen des Diebstahles, den § 133 St. G. B.'s dagegen nicht anwendbar fand.

Nr. 50. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

4. Senat. Vom 14. November 1893.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 763.]

Unterhaltung der Bürgersteige in den Städten der Provinz Sachsen. Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891. (G. S. S. 316.)

Die Wegeordnung für die Provinz Sachsen bestimmt im § 42, dass vom Zeitpunkte ihres Inkrafttretens an allein ihre Vorschriften an Stelle aller bisherigen allgemeinen oder besonderen gesetzlichen Vorschriften, Gewohnheitsrechte und Observanzen in Beziehung auf die Wegebaulast massgebend seien. Es kann danach keinem Zweifel unterliegen, dass im Geltungsbereiche der Wegeordnung die in den Städten bisher vielfach geltenden Observanzen auch bezüglich der Unterhaltung der Bürgersteige durch die Adjazenten ihre Rechtsgültigkeit verloren haben und die Baulast auch bezüglich der Bürgersteige in Zukunft in vollem Umfange den Stadtgemeinden obliegt. Der Einwand, dass

die Wegeordnung für die Provinz Sachsen sich überhaupt nicht auf städtische Strassen, jedenfalls aber nicht auf die Bürgersteige in den Städten beziehe, kann nicht für begründet erachtet werden.

Nr. 51. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 20. November 1893.

[Entsch. des Reichsger. i. Strafs. Bd. 24. S. 395.]

Ist das von einem privaten Sachverständigen aussergerichtlich und uneidlich abgegebene schriftliche Gutachten eine beweiserhebliche Privaturkunde im Sinne des § 267 St. G. B.'s?

Das Schriftstück, dessen Verfälschung der erste Richter dem Angeklagten zur Last gelegt hat, stellt sich nach Form und Inhalt zweifellos als ein aussergerichtliches unbeeidetes Gutachten eines privaten Sachverständigen dar. Als solches entbehrt es jedoch vollständig der Beweiserheblichkeit. Es steht nicht in Frage das von einem öffentlich angestellten oder von einem eidlich verpflichteten Sachverständigen innerhalb seiner Zuständigkeit abgegebene Gutachten, ebensowenig liegt ein Fall vor, wo durch besondere gesetzliche Vorschriften u. s. w. ausnahmsweise dem unbeeideten aussergerichtlichen Gutachten eines privaten Sachverständigen eine Beweiskraft beigelegt wird. Hervorzuheben ist ferner, dass das im erstinstanzlichen Urtheile erwähnte, von dem Eisenbahnbetriebsamte an Albert Sch. gerichtete Verlangen, ein den Werth des beschädigten Gutes nachweisendes Schriftstück einzureichen, nicht zum Ausdrucke bringt, — und es ist dies auch nicht vom ersten Richter festgestellt worden, — dass das Eisenbahnbetriebsamt das von einem privaten Sachverständigen aussergerichtlich und unbeeidet abgegebene Gutachten als ein Beweismittel gegen sich gelten lassen wolle, weshalb die rechtliche Bedeutung einer derartigen Erklärung hier auf sich beruhen kann. Sieht man von den vorstehenden rechtlichen Gesichtspunkten ab, so muss festgehalten werden, dass Beweiserheblichkeit nach den Grundsätzen sowohl des Civil- als auch des Strafrechtes den gutachtlichen Auslassungen von privaten Sachverständigen ganz ebenso wie den Aussagen von Zeugen im allgemeinen nur unter der Voraussetzung zuzugestehen ist, dass diese Auslassungen und Aussagen unter Beobachtung der Formen erfolgt sind, welche die Civilprozessordnung und die Strafprozessordnung für die Erhebung des Zeugen- und Sachverständigenbeweises vorgeschrieben haben (vgl. §§ 367 flg. 374 flg., 338 flg., C. P. O., §§ 72 flg., 48 flg. St. P. O.), und weder die eine noch die andere kennt die von dem Zeugen oder dem privaten

Sachverständigen aussergerichtlich und unbeeidet erstattete Aussage als ein zulässiges Beweismittel. Richtig ist allerdings, dass auch solche aussergerichtliche, unbeschworene Aussagen ausnahmsweise vom Richter als Unterlage für die Bildung seiner Ueberzeugung von der Wahrheit oder Unwahrheit einer Thatsache benutzt werden können, aber dies doch nur unter gewissen, ganz beschränkten Voraussetzungen, wenn es nach den Vorschriften der Civilprozessordnung nur auf eine Glaubhaftmachung einer Thatsache ankommt, also in den Fällen des Arrestes oder der einstweiligen Verfügung (§§ 796 flg., 414 flg. C. P. O.). Allein das hier in Frage stehende Schriftstück war nach den Feststellungen des erstinstanzlichen Urtheiles nicht dazu bestimmt, den Erlass eines Arrestes oder einer einstweiligen Verfügung zu begründen.

Vgl. über das Vorstehende Entsch. des R. G.'s in Strafs. Bd. 19 S. 174; Rechtspr. des R. G.'s in Strafs. Bd. 3 S. 801. Bd. 5 S. 153.

Muss aber nach dem Vorstehenden diesem Schriftstücke die Beweiserheblichkeit gänzlich abgesprochen werden, so war es auch zufolge der in § 267 St. G. B.'s aufgestellten Begriffsbestimmung nicht geeignet, das Objekt einer Verfälschung zu bilden. Die von der Reichsanwaltschaft angezogene Entscheidung des I. Strafsenates gegen G. vom 13. Juni 1892 muss einen thatsächlich wesentlich anders gestalteten Fall betroffen haben, wie daraus zu schliessen ist, dass dieser Senat nicht nach § 137 G. V. G.'s auf die Entscheidung der vereinigten Strafsenate angetragen hat, wie erforderlich gewesen sein würde, wenn er von dem in den oben angezogenen Entscheidungen ausgesprochenen Rechtsgrundsatze über die Beweiserheblichkeit unbeschworener aussergerichtlicher Zeugnisse prinzipiell hätte abweichen wollen.

Da es ausgeschlossen erscheint, dass durch eine erneute Verhandlung noch anderweite Unterlagen beschafft werden, welche zu einer Verurtheilung des Angeklagten führen könnten, insbesondere die von dem ersten Richter getroffene Feststellung, dass der Angeklagte geglaubt habe, die hier in Frage kommenden Unkosten von der Eisenbahnverwaltung ersetzt verlangen zu dürfen, mit dem hierdurch begründeten Wegfalle eines dolus des Angeklagten in betreff der Rechtswidrigkeit des erstrebten Vermögensvortheiles auch eine Verurtheilung des Angeklagten wegen versuchten Betruges nicht gestatten würde, so war nach § 394 St. P. O. auf Freisprechung des Angeklagten und Belastung der Staatskasse mit den Kosten des Verfahrens (§§ 497, 499 St. P. O.) zu erkennen.

Nr. 52. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 21. November 1893.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 54. S. 965.]

Zur Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen ist es genügend, die Möglichkeit der Verletzung der gemeinschaftlichen Rechte derselben darzuthun. Die Frage, ob eine solche Verletzung wirklich stattgefunden hat, ist hiebei nicht zu untersuchen, dieselbe ist vielmehr vom Kurator zur richterlichen Entscheidung zu bringen.

D. K. suchte beim k. k. Landes- als Handelsgerichte in Graz um Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer der fünfprozentigen Prioritäts-Schuldverschreibungen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zu dem Zwecke an, dass die am 1. August 1893 behufs Konvertirung vorgenommene Verloosung der genannten Schuldverschreibungen nichtig erklärt werde.

Das k. k. Landes- als Handelsgericht in Graz gab mit Bescheid vom 29. September 1893, Z. 25.452, diesem Ansuchen keine Folge in der Erwägung, dass die Konvertirung der Leoben-Vordernberger Prioritätsanleihen mit staatlicher Genehmigung erfolgt und dass keine Thatsache behauptet wurde, aus welcher zu schliessen wäre, dass die Verloosung der Prioritäten in ungesetzlicher Weise erfolgt sei, dass sonach nicht dargethan ist, dass die Rechte der Besitzer dieser Prioritäts-Schuldverschreibungen beim Mangel einer gemeinsamen Vertretung gefährdet wären.

Dem Rekurse des D. K. gab das k. k. Oberlandesgericht in Graz mit Entscheidung vom 25. Oktober 1893, Z. 10.388, keine Folge, in der Erwägung, dass nach § 1 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, die Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer von auf den Ueberbringer lautender oder durch Indossament übertragbarer Theilschuldverschreibungen nur dann stattfindet, wenn sich ergiebt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet oder die Rechte eines Anderen in ihrem Gange gehemmt würden; — in Erwägung, dass daher das Gericht bei der Entscheidung über das Ansuchen um Bestellung eines gemeinsamen Kurators auch zu beurtheilen hat, ob die Voraussetzung der bezogenen Gesetzesstelle gegeben, somit im vorliegenden Falle, ob die Rechte der Besitzer der fünfprozentigen Prioritäts-Schuldverschreibungen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn wegen Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet seien; — in Erwägung, dass sich das vom Rekurrenten gestellte Begehren darauf stützt, dass bei der am 1. August 1893 vorgenommenen Verloosung der erwähnten Prioritäts-Obligationen von

dem bei Ausgabe derselben aufgestellten Tilgungsplane abgegangen wurde, dass insbesondere alle noch nicht eingelösten Prioritäten der ersten Emission vom 1. Februar 1870 zur Verloosung gebracht wurden und dass dieselben sohin, insoferne sie nicht der Konvertirung unterzogen werden, mit 1. Februar 1894 zur Auszahlung gelangen und von diesem Zeitpunkte nicht weiter verzinst werden sollen; und in Erwägung, dass jedoch hierin mit Rücksicht darauf, dass sich die Leoben-Vordernberger Eisenbahn laut Inhaltes der Prioritäts-Schuldverschreibungen das Recht vorbehalten hat, auch eine grössere, als die im Tilgungsplane ersichtliche Anzahl derselben der Verloosung zu unterziehen, somit die Rückzahlung auch vor Ablauf des im Tilgungsplane vorgesehenen Zeitraumes zu bewerkstelligen, eine Gefährdung der Rechte der Prioritätenbesitzer, welche die Bestellung eines gemeinsamen Kurators für dieselbe erheischen würde, nicht zu erkennen ist.

Ueber den ausserordentlichen Revisionsrekurs des D. K. fand der Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 21. November 1893, Z. 13.655, beide untergerichtliche Entscheidungen abzuändern und die Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer der fünfprozentigen Prioritäts-Schuldverschreibungen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Wahrung deren Rechte gegenüber dem Beschlusse auf Konvertirung und Einziehung dieser Obligationen zu verordnen; in der Erwägung, dass die von dem Rekurrenten in seinem Gesuche erwähnte Konvertirung der fünfprozentigen Prioritätenschuld in eine vierprozentige im Wege der Verloosung und Sistirung der Verzinsung auf eine allgemeine Verfügung der Gesellschaft zurückzuführen ist, welche alle in der gleichen Lage befindlichen Prioritätsbesitzer und deren gemeinsame Rechte berührt, es sich demnach um eine Angelegenheit handelt, in welcher den einzelnen Prioritätenbesitzern das selbstständige Auftreten verwehrt ist, und die Vertretung ihrer Rechte nur durch einen gemeinsamen Kurator stattfinden kann; — in Erwägung, dass dermal in eine Untersuchung der Berechtigung zu einer den Bestimmungen der Anleihe nicht entsprechenden Rückzahlungs-Modalität und Zinsen-Reducirung nicht eingegangen werden darf, und lediglich zu berücksichtigen kommt, dass dann, wenn durch den Mangel einer gemeinsamen Vertretung die Möglichkeit, eine richterliche Entscheidung über die Berechtigung zur Einziehung der alten Prioritätenschuld und Einstellung der fünfprozentigen Verzinsung herbeizuführen, ausgeschlossen wird, die Rechte der Prioritätsgläubiger gefährdet werden könnten, zu solchem Behufe es aber genügt, Anlass und Zweck der Bestellung zu konkretisiren.

Nr. 53. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
4. Civil-Senat. Vom 7. Dezember 1893.

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 32. S. 287.]

Preuss. Ges. wegen der Stempelsteuer vom 7. März 1822. Tarifposition „Schuldverschreibungen". In einer schriftlichen Erklärung, durch welche der Schuldner kreditirter Eisenbahnfrachtbeträge die Uebereinstimmung seiner Buchführung mit derjenigen der Eisenbahngüterkasse anerkennt, kann eine stempelpflichtige Schuldverschreibung enthalten sein.

„Die Klägerin hat auf fünf bei der Revision verschiedener Güterkassen angefertigten Aufstellungen der von ihr zur betreffenden Zeit geschuldeten und ihr kreditirten Eisenbahnfrachtbeträge durch Erklärungen in verschiedenartiger Wortfassung die Uebereinstimmung mit ihrer Buchführung anerkannt. Nach dem in dieser Sache bereits ergangenen Revisionsurtheile des Reichsgerichtes vom 9. Februar 1893 sind die gedachten Schriftstücke als stempelpflichtige Schuldverschreibungen zu betrachten, wenn anzunehmen ist, dass sie die Angabe des Schuldgrundes enthalten, und wenn in ihnen Anerkenntnisse der Klägerin, den betreffenden Güterkassen die näher bezeichneten Geldsummen zu schulden, zu erblicken sind. Diese in dem ersten Berufungsurtheile nicht erörterten Punkte sind in dem gegenwärtig angefochtenen Erkenntnisse der Prüfung unterworfen worden. Auf Grund derselben hat das Berufungsgericht festgestellt, dass der Schuldgrund sich aus den Schriftstücken, auf welche die Erklärungen der Klägerin gesetzt sind, ergiebt. Bezüglich der Frage aber, ob die fraglichen Schriftstücke als Anerkenntnisse von Geldschulden anzusehen sind, hat das Berufungsgericht folgendes ausgeführt: In den Erklärungen der Klägerin seien nicht Anerkenntnisse einer Geldschuld enthalten, sondern nur Vermerke, wie „vorstehende Summe mit den diesseitigen Büchern übereinstimmend" oder „mit den diesseitigen Buchungen übereinstimmend vorgefunden" oder nur der Firmenstempel mit Unterschrift in der Kolonne „Bestätigung der Uebereinstimmung mit dem Gegenkonto durch Unterschrift und Firmenstempel", also nur Bescheinigungen oder Zugeständnisse oder auch Anerkenntnisse der Thatsache, dass die beiderseitigen Bücher übereinstimmen. Aus diesen Erklärungen werde sich allerdings mit leichter Mühe die Schuld der Klägerin konstruiren lassen; aber ein Anerkenntniss einer Geldschuld sei in ihnen nicht enthalten.

Diesen Ausführungen kann nicht beigetreten werden. Die Annahme des Berufungsgerichtes, dass die Erklärungen der Klägerin auf den in Rede stehenden, die von ihr geschuldeten und ihr kreditirten Frachtbeträge nachweisenden Schriftstücken als Anerkenntnisse von

Geldschulden nicht anzusehen sind, erweist sich nach den eigenen rechtlich unbedenklichen Feststellungen des Berufungsgerichtes als verfehlt. Denn die Feststellung, dass sich aus den Erklärungen der Klägerin die Schuld derselben mit leichter Mühe konstruiren lässt, ergiebt die Beweiserheblichkeit dieser Erklärungen im Zusammenhange mit dem übrigen Inhalte der Schriftstücke in dem Maasse, dass aus denselben die Schuldverbindlichkeit der Klägerin hinsichtlich der kreditirten Frachtbeträge in vollem Umfange zu entnehmen ist. Diese Erklärungen sind hiernach, da die Klägerin in ihnen, wie festgestellt, die Uebereinstimmung der beiderseitigen Bücher anerkannt hat, zugleich Anerkenntnisse der sich aus dieser Uebereinstimmung der Bücher ergebenden Geldschulden der Klägerin, welche der Natur der Geldschuld entsprechend durch Zahlung zu tilgen sind. Dass der Schuldgrund sich aus den Schriftstücken ergiebt, ist von dem Berufungsgerichte zutreffend für erwiesen erachtet worden. Damit ist den Erfordernissen einer stempelpflichtigen Schuldverschreibung genügt. Dass die Stempelpflichtigkeit durch den mit der Abgabe der Anerkenntnisse verfolgten Zweck, insbesondere durch die Absicht ihrer Vorlegung bei der Revision der Güterkassen, nicht beseitigt wird, ist bereits in dem früheren Revisionsurtheile ausgeführt. Auch handelt es sich in den vorliegenden Fällen nicht um ein die Auffassung der kreditirten Beträge als Geldschulden ausschliessendes Kontokorrentverhältniss.

Wenn das Berufungsgericht gegen die Annahme, dass Anerkenntnisse von Geldschulden vorliegen, noch geltend macht, dass für die Stempelpflichtigkeit einer Urkunde lediglich deren Inhalt entscheidend sei, so verkennt dasselbe, dass sich der Inhalt einer Urkunde nicht lediglich nach der gebrauchten Ausdrucksweise bestimmt. Der Umstand, dass das Bestehen von Geldschulden nicht mit ausdrücklichen Worten anerkannt ist, steht mithin der sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichtes ergebenden Annahme, dass die Erklärungen gleichwohl inhaltlich Anerkenntnisse von Geldschulden enthalten, nicht entgegen.

Da hiernach der in dem Tarife zum Stempelsteuergesetze vom 7. März 1822 für Schuldverschreibungen vorgeschriebene Stempel von der Klägerin mit Recht erhoben ist, so erscheint die in erster Instanz geschehene Abweisung der Klage gerechtfertigt."

Nr. 54. Entsch. des Gewerbegerichts Berlin.
Vom 12. Dezember 1893.

§§ I. 24. Ges. v. 29. Juli 1890. § 465 Abs. 3. Civ. Proz. Ord. Streitigkeiten zwischen Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnverwaltungen fallen nicht unter die Zuständigkeit der Gewerbegerichte.

Nach § 1 des Gesetzes vom 29. Juli 1890 können Gewerbegerichte für die Entscheidung von gewerblichen Streitigkeiten zwischen Arbeitern einerseits und ihren Arbeitgebern andererseits errichtet werden, und demgemäss ist (vergl. § 1 des Berliner Ortsstatuts vom $\frac{26.\ 10.}{2.\ 11.}$ 1892) das Gewerbegericht zu Berlin eingesetzt worden. Was unter „Gewerbe" und „gewerblich" zu verstehen, sagt das Gesetz nicht; er ist aber allgemein anerkannt (vergl. die Commentare von Wilhelmi und Fürst Anm. 2 zu § 1 S. 3; Schicker, Anm. 1 zu § 1 S. 5; Mugdan 3. Auflage, Anm. 1 zu § 2 S. 8; ferner Otto „die Streitigkeiten der selbstständigen Gewerbetreibenden mit ihren Arbeitern" Seite 10), dass als gewerbliche Streitigkeiten nur solche anzusehen sind, welche aus dem Betriebe eines Gewerbes entstanden sind, auf das die Gewerbeordnung Anwendung findet. Auch die Gewerbeordnung definirt den Begriff „Gewerbe" nicht, sie begrenzt ihn im § 6 nur negativ und schliesst u. A. aus ihrem Geltungsbereich den Gewerbebetrieb der „Eisenbahn-Unternehmungen" ohne Weiteres aus. Fällt aber dieser Gewerbebetrieb nicht unter die Gewerbeordnung, so können auch die gelegentlich desselben entstehenden Streitigkeiten zwischen Arbeiter und Arbeitgeber nicht als „gewerbliche" im Sinne des Gesetzes vom 29. Juli 1890 angesehen und daher auch nicht vor die Gewerbegerichte gebracht werden.

In § 69 des Gesetz-Entwurfs, betreffend die Gewerbegerichte, waren die Arbeiter, welche in den unter Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Betrieben beschäftigt sind, ausdrücklich von den Bestimmungen des Gesetzes ausgenommen; diese Ausnahme ist aber von der Reichstags-Kommission bei ihrer Berathung mit der ausdrücklichen Bemerkung gestrichen worden, dass kein Unterschied zwischen staatlichen und privaten Betrieben dieser Art gemacht werden sollte. Wie es nun keinem Zweifel unterliegen kann, dass die Streitigkeiten der im Staatseisenbahn-Betrieb beschäftigten Arbeiter mit ihrem Arbeitgeber nicht zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören, so muss demnach das Gleiche auch für die Arbeiter der privaten Eisenbahn-Unternehmungen gelten.

Zu den Eisenbahnen rechnet die allgemeine Meinung auch die Pferdebahnen (vergl. Landmann „Gewerbeordnung" 1. Auflage Anm. 10 zu § 6 S. 28 und Anm. 3 zu § 87 S. 164; Engelmann „Gewerbeordnung" 2. Aufl.

Anm. 12 zu § 6 S. 69; Wilhelmi und Fürst „das Reichsgesetz, betreffend die Gewerbegerichte“ Anm. 1 zu § 2, Anm. 1 zu § 76; Otto a. a. O. S. 13; anderer Meinung ohne Grundangabe Schicker „Gewerbeordnung“ 3. Auflage Anm. 10 zu § 6 S. 9); in Bezug auf das Haftpflichtgesetz hat auch das Reichs-Oberhandelsgericht (vergl. Entscheidungen Band 21 S. 237 ff.) mit Verweisung auf die ausdrückliche Bemerkung in den Motiven dieses Gesetzes, dass der Ausdruck „Eisenbahnen“ auch die mit Pferden betriebenen Eisenbahnen umfassen solle, sowie das Reichsgericht in mehreren Entscheidungen diese Meinung gebilligt. Wenn die Pferdebahnen bisher nach preussischer Verwaltungspraxis (vergl. Ministerial-Rescript vom 14. Juni 1872 und die in kurzem Auszuge von Reger „Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden“ Band 4 S. 152 mitgetheilte Entscheidung des Oberverwaltungs-Gerichts vom 20. Juni 1883) als unter den § 7 der Gewerbeordnung betroffen betrachtet worden sind, so mag dahin gestellt bleiben, ob daraus nothwendig geschlossen werden muss, dass § 6 der Gewerbeordnung keine Anwendung auf sie finde; jene Praxis ist jedenfalls als aufgegeben anzusehen nach den Erklärungen, welche Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten gelegentlich der zweiten Berathung des Gesetzentwurfs über die Bahnen unterster Ordnung (des späteren Gesetzes über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892) im preussischen Hause der Abgeordneten auf Anregung der Abgeordneten Rickert, Dr. Krause und Dr. Hammacher abgegeben worden sind, nämlich dass ein Zweifel darüber, ob die Pferdebahnen unter § 6 der Gewerbeordnung fallen, bei der Staatsregierung nicht bestehe, und die Nothwendigkeit eine Deklaration des § 6 nach dieser Richtung herbeizuführen, nicht gegeben sei (vergl. Stenographischer Bericht Band III. S. 1966—1970).

Zudem fallen jetzt unstreitig die Pferdebahnen unter die Kleinbahnen im Sinne des preussischen Gesetzes vom 28. Juli 1892; ihr Betrieb muss nach alledem als Gewerbebetrieb einer Eisenbahn-Unternehmung im Sinne des § 6 der Gewerbeordnung, und das Gewerbegericht als ein zur Entscheidung der Streitigkeiten zwischen Pferdebahn-Gesellschaften und ihren Angestellten nicht zuständiges erachtet werden.

Die betreffenden Arbeiter und Arbeitgeber haben vielmehr ausschliesslich bei den ordentlichen Gerichten Recht zu nehmen.

Nr. 55. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 9. Januar 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sond. Ausg.) Jahrg. IV Nr. 7. S. 130 Ziff. 359.]

Zum Begriff des Versichertseins im Sinne des § 166 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes bei einer zugelassenen Kasseneinrichtung.

Den für Versicherungsanstalten allgemein geltenden Grundsatz (zu vergleichen Revisionsentscheidungen 44, 114 und 164 beziehungsweise 195, Amtliche Nachrichten des R. V. A. I. u. A. V. 1991 Seite 156, 1892 Seite 28, 119 beziehungsweise 140), dass als „Versicherter" nur derjenige anzusehen ist, welcher thatsächlich eine versicherungspflichtige Beschäftigung nach dem Inkrafttreten des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes ausgeübt hat, hat, nachdem er bereits in der Revisionsentscheidung 303 (Amtliche Nachrichten des R. V. A I. u. A. V. 1893 Seite 157) auf die einer zugelassenen Kasseneinrichtung angehörenden Personen anlässlich eines Altersrentenantrages angewendet worden war, das Reichsversicherungsamt in einem Revisionsurtheil vom 9. Januar 1894 auch für den Fall eines gegen eine Kasseneinrichtung (Eisenbahn-Pensionskasse) erhobenen Invalidenrentenanspruchs aufrechterhalten.

In den Gründen wird — ähnlich wie in der Entscheidung 303 — auf die Bestimmungen des Kassenstatuts entscheidendes Gewicht gelegt, und unter anderem der Umstand, dass der Rentenbewerber nach dem Inkrafttreten des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes bis zu seiner förmlichen Entlassung aus dem Eisenbahndienste im Jahre 1891 die statutenmässige Krankenunterstützung aus der Bahnarbeiter-Krankenkasse bezogen hatte, als nicht ausreichend bezeichnet, um die rechtliche Stellung eines Versicherten zu begründen.

Nr. 56. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 17. Januar 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sond. Ausg.) Jahrg. IV Nr. 6 S. 120 Ziff. 350.]

§ 80 Abs. 2 Ziff. 2 Inval. u. Altersvers. Ges. v. 22. Juni 1889. Bedingtes Urtheil im Berufungsverfahren ist nicht statthaft.

Das Schiedsgericht hat dem Kläger die Altersrente „für den Fall" zugesprochen, „dass der Gemeindevorsteher von D., Arbeitgeber des Versicherten, die demselben zur Erfüllung der Wartezeit fehlenden Beitragsmarken oder die entsprechenden Krankheitsbescheinigungen beibringt". Diese bedingte Form der Rentenbewilligung leidet an einem wesentlichen Mangel des Verfahrens im Sinne des § 80 Absatz 2 Ziffer 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes. Wie das Reichs-

Versicherungsamt bereits in der Revisionsentscheidung 321 (Amtliche Nachrichten des R. V. A. I. u. A. V. 1894 Seite 32) ausgesprochen hat, ist das Schiedsgericht verpflichtet, über die Berechtigung des erhobenen Rentenanspruchs ein erschöpfendes einheitliches Urtheil zu fällen; es steht ihm nicht frei, sein Urtheil auf einzelne zur Begründung des Anspruchs erforderliche Momente zu beschränken, die Entscheidung über die anderen aber der Versicherungsanstalt zu überlassen. Mit diesem Grundsatz ist es auch unvereinbar, wenn das Gericht, wie im vorliegenden Falle, nachdem es einen Theil der Voraussetzungen des Anspruchs festgestellt hat, denselben unter der Bedingung anerkennt, dass auch die noch fehlenden Voraussetzungen nachträglich erfüllt werden. Weder in dem Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz noch in der Kaiserlichen Verordnung vom 1. Dezember 1890 giebt es eine Bestimmung, aus welcher sich die Zulässigkeit einer derartig bedingten Urtheilsfällung herleiten liesse, und aus anderen Prozessgesetzen, namentlich aus den Vorschriften der Civilprozessordnung kann ebensowenig eine Rechtfertigung jenes Verfahrens entnommen werden.

Im Gegentheil steht die Civilprozessordnung, entsprechend dem Grundsatz einer erschöpfenden einheitlichen Beurtheilung des Anspruchs durch die Instanzen, im Allgemeinen auf dem Standpunkt einer bedingungslosen Urtheilsfassung. Wenn sie im § 425 vorschreibt, dass auf Leistung eines Eides durch bedingtes Endurtheil zu erkennen sei, so ist dadurch nur für einen ganz besonderen Fall aus Zweckmässigkeitsrücksichten eine Ausnahme geschaffen worden, indem man dadurch, dass die Eidesleistung bis zur rechtskräftigen instanziellen Beurtheilung ihrer Nothwendigkeit hinausgeschoben wurde, nutzlose Eide vermeiden wollte. Gerade der Umstand, dass für diesen Fall das weitere Verfahren für die Läuterung des Urtheils genau vorgeschrieben ist, beweist, dass der Gesetzgeber in anderen Fällen, für welche er eine ähnliche Vorsorge nicht getroffen hat, eine bedingte Verurtheilung hat ausschliessen wollen.

Jedenfalls unterliegt es bei dieser Rechtslage auf dem allgemeinen Prozessgebiete keinem Zweifel, dass, wenn das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz und die Kaiserliche Verordnung vom 1. Dezember 1890 die bedingte Urtheilsfällung hätten einführen wollen, dies ausdrücklich hätte ausgesprochen werden müssen. Im Uebrigen ist auch nicht einzusehen, was hierzu hätte Veranlassung geben sollen. Das Schiedsgericht irrt, wenn es meint, dass durch die bedingte Rentenbewilligung ein neues zeitraubendes Streitverfahren vermieden werde; denn über die Erfüllung der Bedingung kann leicht ein neuer Streit entstehen. Andererseits würde es auch fraglich sein, ob in dem nach Abweisung

des Anspruchs eventuell einzuleitenden anderweiten Verfahren die in dem früheren Prozessgange getroffenen Feststellungen zu berücksichtigen wären.

Nr. 57. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts. Vom 30. Januar 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Sond.-Ausg.) Jahrg. IV. Nr. 7. S. 131, Ziff. 362.]

Begriff der schuldhaften Betheiligung bei Schlägereien oder Raufhändeln im Sinne des § 17 Abs. 3 des Invalid. u. Altersvers. Gesetzes.

Zur Auslegung der vorerwähnten Gesetzesvorschrift hat das Reichs-Versicherungsamt in einer am 30. Januar 1894 erlassenen Revisionsentscheidung sich in folgender Weise grundsätzlich ausgesprochen:

Der Begriff des „Raufhandels" und der „Schlägerei" im Sinne des § 17 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes setzt voraus, dass beim Ausbruch von Thätlichkeiten mehrere Personen als widerrechtlich Handelnde auftreten, wie sich schon daraus ergiebt, dass das Gesetz von einer „Betheiligung" bei Schlägereien oder Raufhändeln spricht. Ganz abgesehen nun davon, dass hiernach die bezeichnete Bestimmung im Allgemeinen nur bei thätlicher Mitwirkung von mehr als zwei Personen Anwendung finden kann (zu vergleichen Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. Dezember 1892, Juristische Wochenschrift 1893 Seite 79), liegt auch eine wechselseitige, widerrechtliche Thätlichkeit offenbar dann nicht vor, wenn bei einem Zusammentreffen zweier Personen auch nur eine in der rechtmässigen Ausübung ihres Amtes sich befindet oder doch sich darin zu befinden glaubt (zu vergleichen für das Gebiet der Krankenversicherung: Entscheidung des Königlich preussischen Ober-Verwaltungsgerichts vom 10. März 1890, Arbeiter-Versorgung 1890 Seite 297, sowie Reger, Krankenversicherungsgesetz Anmerkung 11 zu § 6a und Rasp, Krankenversicherungsgesetz Anmerkung 6 zu § 6a).

Im vorliegenden Falle steht fest, dass der Hülfsjäger B., mit welchem der Kläger — selbst früher Waldhüter — ins Handgemenge gerieth, in der rechtmässigen Ausübung zu sein glaubte, als er dem Kläger die Entnahme von Fichtenreisern verbot. Andererseits konnte aber, wie aus dem in der Untersuchungssache gegen den Kläger ergangenen freisprechenden Urtheil des Landgerichts zu entnehmen ist, auch dieser selbst, da die Kündigung seines Dienstes als Waldhüter noch nicht in Wirksamkeit getreten war, sich für befugt erachten, den Anordnungen des Forstbeamten Widerstand entgegen zu setzen. Eine Widerrechtlichkeit, wie sie der Thatbestand der Schlägerei oder des

Raufhandels im Sinne des mehrerwähnten § 17 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes erfordert, lag demnach auf keiner Seite vor.

Nr. 58. Entsch. des Landgerichts Berlin.

Vom 1. Februar 1894.

Preuss. Verw. Bl. XV. Nr. 39. S. 455. Blätt. f. Rechtspfl. im Bez. des Kamm. Ger. 1894 S. 59.

§§ 5, 5a Krank. Versich. Gesetz v. 10. April 1892.

Bauarbeiter, welche bei einem Bau von längerer Dauer beschäftigt sind, sind an dem Orte krankenversicherungspflichtig, wo sich der Bau, nicht, wo sich der Betriebssitz des Unternehmers befindet.

Das Urtheil des Amtsgerichts lautet:

„Ursprünglich bestimmte § 5 des Krankenvers.-Ges. ausschliesslich, dass denjenigen Personen, für welche die Gemeindekrankenversicherung eintritt, von der Gemeinde, in deren Bezirke sie beschäftigt sind, im Falle einer Krankheit etc. Krankenunterstützung zu gewähren ist.

Für diese auch jetzt noch als Regel geltende Vorschrift hat die Novelle vom 10. April 1892 im § 5ª Abs. 1 die Ausnahmebestimmung eingeführt: „Für Personen, welche in Gewerbebetrieben beschäftigt sind, deren Natur es mit sich bringt, dass einzelne Arbeiten an wechselnden Orten ausserhalb der Betriebsstätte ausgeführt werden, gilt auch für die Zeit, während welcher sie mit solchen Arbeiten beschäftigt sind, als Beschäftigungsort der Sitz des Gewerbebetriebes."

Die Motive zur Novelle gehen dabei von folgenden Erwägungen aus: „Es giebt eine Reihe von Gewerbebetreibenden, welche die zu ihrem Betriebe gehörigen Arbeiten nur zum Theil in ihren Betriebsstätten, zum Theil bald an diesen, bald an jenen Orten und sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Gemeindebezirks, in denen ihre Betriebsstätte belegen ist, ausführen lassen. Die mit Arbeiten der letzteren Art beschäftigten Arbeiter würden bei strenger Anwendung der im ersten Absatz aufgestellten Regel stets in derjenigen Gemeinde zu versichern sein, in deren Bezirk sie jeweilig die ihnen übertragene Arbeit ausführen. Daraus würde sich ein beständiger Wechsel ihres Versicherungsverhältnisses ergeben, welcher erhebliche Unzuträglichkeiten zur Folge haben würde." (Sten. Ber. d. Reichst. 1890/91 S. 899).

Der § 5ª will also nur solche Betriebe treffen, bei deren Ausführung es charakteristisch ist, dass die darin beschäftigten Arbeiter zum Zwecke ihrer Thätigkeit fortgesetzt ihren Aufenthaltsort ändern müssen, so dass sich ein beständiger Wechsel ihres Versicherungsverhältnisses ergeben würde, wie z. B. Schornsteinfeger, welche von ihrem Meister über Land

geschickt werden, um an diesem und jenem Orte thätig zu sein; Schifferknechte, welche in ihrer Thätigkeit verschiedene Bezirke berühren; Wegebauarbeiter, welche zur Instandhaltung von Wegen häufig an demselben Tage in verschiedenen Gemeindebezirken zu arbeiten haben.

Die Entscheidung der Gewerbedeputation irrt, wenn sie den Gewerbebetrieb des Klägers ebenfalls dem § 5ª unterwirft.

Richtig ist allerdings, was diese Entscheidung ausführt, dass § 5ª die Thätigkeit der Arbeiter massgebend erscheinen lässt.

Sie beachtet aber nicht, dass damit nur eine Aeusserung der Natur des Gewerbebetriebes massgebliche Bedeutung erhalten sollte.

Der Natur des Gewerbebetriebes des Klägers widerspricht es geradezu, dass einzelne Arbeiten an wechselnden Orten ausserhalb der Betriebsstätte ausgeführt werden.

Dass Kläger bei Bauausführungen, die er unbestritten in Berlin und Umgebung, wie Lichtenberg, ausführt, Arbeiter an den Orten der Unternehmung beschäftigt, während er in Berlin wohnt und ein Baugewerbe betreibt, ist belanglos.

Massgebend ist, dass die Ausführung eines Hochbaues keine Ausführung einzelner Arbeiten, sondern ein abgeschlossenes Unternehmen von längerer Dauer ist, welches niemals die Befürchtung der Motive bezüglich eines beständigen Wechsels des Versicherungsverhältnisses aufkommen lässt.

Ueberdies schliesst der Umstand, dass Kläger seinen Wohnsitz und Gewerbebetrieb in Berlin hat, nicht die Annahme aus, dass er auch an dem Orte der Bauausführung, hier also Lichtenberg, eine Betriebsstätte hat.

Eine solche kann vielmehr überall da als vorhanden angenommen werden, wo ein Teil der zu einem gewerblichen Unternehmen erforderlichen Arbeit auf einem Raume, der als ein fester örtlicher Mittelpunkt der Arbeitsthätigkeit erkennbar bleibt, und nicht bloss vorübergehend, sondern in erkennbarer Absicht fortgesetzter Thätigkeit auf derselben Stelle geleistet wird (vergl. Entsch. d. OVG. Bd. XX Nr. 20 S. 130 131).

Dies trifft hier zu, wo Kläger nach Bekundung des Zeugen bereits seit Jahren das Unternehmen, bei welchem die im Urteilstenor bezeichneten Arbeiter beschäftigt sind, betreibt.

Somit kann auf die Versicherungspflicht der Letzteren nicht die Ausnahmebestimmung des § 5ª, sondern nur § 5 Krankenvers.-Ges. Anwendung finden, d. h. die Versicherung hat bei der Ortskrankenkasse der Gemeinde Lichtenberg, in deren Bezirke die Arbeiter beschäftigt sind, nicht aber an dem Sitze des Gewerbebetriebes, also nicht in Berlin zu erfolgen."

Die seitens der Berliner Ortskrankenkasse der Maurer gegen dieses Urteil eingelegte Berufung ist zurückgewiesen worden.

„Das Ber.-Gericht ist im Wesentlichen den durchaus zutreffenden Ausführungen des Vorderrichters beigetreten und hat demgemäss die Anwendung des durch die Novelle vom 10. April 1882 hinzugefügten § 5[a] Krankenvers.-Ges. auf den vorliegenden Fall ebenfalls für unzulässig erachtet. Es mag der Beklagten zugegeben werden, dass unter Umständen auch der Gewerbebetrieb eines Bauunternehmers, Maurermeisters etc. unter die Bestimmung jenes § 5[a] fallen kann. In den weitaus meisten Fällen wird aber auf das Baugewerbe, insbesondere wenn dies, wie das klägerische in der Ausführung von Hochbauten besteht, die Bestimmung des § 5 Anwendung finden. Denn bei diesen Unternehmungen handelt es sich überhaupt nicht um die Ausführung „einzelner Arbeiten", sondern um die Herstellung eines einheitlichen Werkes von längerer Dauer, welches, wie der erste Richter zutreffend bemerkt, niemals die Befürchtung der Motive bezüglich eines beständigen Wechsels des Versicherungsverhältnisses aufkommen lässt. Insbesondere trifft dies aber auf den Gewerbebetrieb des Klägers hinsichtlich des hier in Rede stehenden Baues zu, weil Kläger, wie durch das eidliche Zeugniss des Maurerpoliers K. erwiesen ist, zu der Zeit des mehrere Jahre in Anspruch nehmenden Baues der Lichtenberger Irrenanstalt weitere Bauten nicht ausgeführt hat, die betreffenden Arbeiter auch ausschliesslich und fortgesetzt, zum Teil sogar Jahre lang, auf jenem Bau beschäftigt, abgelöhnt und entlassen worden sind. Hier kann also nicht davon die Rede sein, dass es die Natur des klägerischen Gewerbebetriebes mit sich gebracht habe, einzelne Arbeiten an wechselnden Orten ausserhalb der Betriebsstätte auszuführen.

Hiernach war Kläger zu einer Anmeldung der betreffenden Arbeiter bei der Beklagten nicht verpflichtet, und es war demnach die Berufung derselben, wie geschehen, zurückzuweisen."

Nr. 59. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts.

1. Senat. Vom 7. März 1894.

[Preuss. Eisenb. Arch. 1894. Heft 4. S. 758.]

Der Umstand, dass die Handlung eines Dritten, welche den gefahrbringenden Zustand eines Grundstücks beseitigte, als formell rechtswidrig festgestellt ist, berechtigt den Besitzer jenes Grundstücks nicht, dessen früheren polizeiwidrigen Zustand wieder herzustellen.

Die polizeiliche Verfügung des Regierungspräsidenten vom 20. Oktober 1892, durch welche der Klägerin als Eigenthümerin eines ober-

halb der Bahn belegenen Grundstücks aufgegeben war, die losen und dem Herabfallen auf den Bahnkörper ausgesetzten Steine entweder selbst wegzuräumen, oder deren Wegräumung durch die königliche Eisenbahnverwaltung zu dulden, wurde wegen Unzuständigkeit der Landespolizei zwar durch Urtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 5. April 1893 ausser Kraft gesetzt, während der Dauer des Verfahrens und auch noch nach der am 8. Mai 1893 erfolgten Urtheilszustellung jedoch in der Art vollstreckt, dass die Eisenbahnverwaltung bis in den Juni hinein die Steine wegschaffte und auf dem Bahnhofe A. zur Verfügung der Eigenthümerin lagerte.

Als die Klägerin sich anschickte, die Steine nach ihrem Grundstücke zurücktransportiren zu lassen, erliess der zuständige Amtsvorsteher unter dem 20. Juni 1893 eine polizeiliche Verfügung, durch die der Klägerin bei Strafandrohung verboten wurde, die fortgeräumten Steine auf den alten Lagerplatz zu schaffen.

Die gegen den zurückweisenden Beschwerdebescheid des Regierungspräsidenten vom 18. Oktober 1893 erhobene Klage wurde seitens des Oberverwaltungsgerichts abgewiesen.

Aus den Gründen:

Die angefochtene ortspolizeiliche Verfügung vom 20. Juni 1893 beruht auf der Voraussetzung, dass in Ausführung derjenigen vom 20. Oktober 1892 nur die losen, dem Abrollen ausgesetzten Steine von dem Berghang der Klägerin weggeräumt sind. Das neue Verbot, eben diese Steine auf den alten Platz zurückzuschaffen oder andere lose zu lagern, hat daher — was bezüglich der letzeren die Verfügung selbst ausdrücklich besagt und bezüglich jener in den Beschwerdebescheiden und in der Klagebeantwortung deklarirt ist — lediglich die lose, d. i. das Abrollen nicht völlig ausschliessende Lagerung untersagt.

Unstreitig wird durch lose auf dem Grundstücke der Klägerin lagernde Steine für die Eisenbahn und deren Betrieb eine Gefahr herbeigeführt, für deren Abwendung zu sorgen die Polizei aus den §§ 315/16 des Strafgesetzbuchs und § 10 Tit. 17 Theil II des Allgemeinen Landrechts an sich berufen ist. Diese Gefahr war durch die inzwischen erfolgte Durchführung der — wegen Unzuständigkeit der Landespolizeibehörde aufgehobenen — Verfügung des Regierungspräsidenten vom 20. Oktober 1892 beseitigt; durch die Wiederauflagerung der fortgeräumten Steine auf den Berghang musste sie von neuem entstehen. Indem die Klägerin von der Eisenbahnverwaltung die Zurückschaffung der Steine in deren frühere Lage wiederholt verlangte, hat sie ihre Absicht, die frühere und polizeilich nicht zu duldende Gefahr wiederum

herbeizuführen, unzweideutig ausgesprochen. Dies bildet den völlig ausreichenden Anlass für die Polizei, gegen die Wiederkehr der früheren Gefahr einzuschreiten und dies ihr Einschreiten gegen die Klägerin selbst, und nicht etwa bloss gegen den von dieser beauftragten oder aufgeforderten Dritten, nämlich gegen die Eisenbahnverwaltung zu richten.

Die Rechtmässigkeit des Einschreitens anlangend, kommt als wesentlicher rechtlicher Unterschied zwischen der Verfügung vom 20. Oktober 1892 und der jetzt angefochtenen vom 20. Juni 1893 in Betracht, dass zur Abwendung einer, von dem Grundstücke der Klägerin ausgehenden, das benachbarte der Eisenbahn bedrohenden Gefahr jene Verfügung von der Klägerin die Umgestaltung des gefährdenden Naturzustandes ihres Eigenthums verlangte, diese aber nur die Erhaltung des inzwischen geänderten, ungefährlichen Zustandes verlangt. Nun ist in gleichbleibender Rechtsprechung es als eine polizeilich erzwingbare Pflicht des Eigenthümers anerkannt, sein Eigenthum nur so zu benutzen und in einem solchen Zustande zu erhalten, dasselbe sogar jedenfalls dann, wenn dieser Zustand durch menschliche Einwirkung nachträglich geändert sein sollte, wiederum so umzugestalten, dass aus dessen Benutzung oder Zustand eine polizeilich nicht zu duldende Gefahr weder für sein, noch auch für das benachbarte Grundstück oder für die auf beiden verweilenden Menschen entstehen kann (vergl. unter anderen Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. VII S. 351, Bd. VIII S. 330, Bd. XII S. 310 u. 391, Bd. XIII S. 325 u. 326, Bd. XVIII S. 414, Bd. XXI S. 411). Diese Pflicht ist eine, durch das öffentliche Recht begründete, bereits bestehende Beschränkung des Eigenthums. Indem die Polizei deren Erfüllung im Einzelfalle durch Verfügung erzwingt, legt sie dem Eigenthümer keine neue, bisher nicht bestandene Beschränkung auf und vollzieht keinen Akt der Enteignung. Derartige polizeiliche Verfügungen sind daher zur Abwendung bloss wahrscheinlicher, noch nicht unmittelbar bevorstehender (imminenter) Gefahren zulässig; ihnen können auch der Art. 9 der Verfassungsurkunde und die Vorschriften des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 nicht entgegenstehen (vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. VIII S. 339, Bd. XXI S. 413 und das Urtheil vom 27. Juni 1892 — No. III 633 — Preussisches Verwaltungsblatt Bd. 14 S. 40 u. 41). Demnach sind alle hierauf bezüglichen Ausführungen der Klage für die hier zu treffende Entscheidung unerheblich.

Klägerin hat die Rechtmässigkeit der Anordnung, welche sie an der Umwandlung des polizeilich statthaften Zustandes in einen unstatthaften hindert, auch um deswillen bestritten, weil die jetzige ungefährliche Be-

schaffenheit ihres Grundstücks durch eine wider ihren Willen widerrechtlich erfolgte Umgestaltung seines Naturzustandes herbeigeführt sei, auf dessen Wiederherstellung sie aus § 79 Tit. 6 Theil I des Allgemeinen Landrechts einen Rechtsanspruch habe. Nach der ersten der oben erwähnten Entscheidungen (Bd. VII S. 351) wird jedoch der Eigenthümer von der Pflicht zur polizeimässigen Instandhaltung seines Grundstücks auch durch den Einwand nicht befreit, dass dessen unzulässige Beschaffenheit nicht von ihm, sondern widerrechtlich durch Dritte herbeigeführt worden sei; und nach den Entscheidungen im Bd. XII S. 310 und im Bd. XXI S. 416 sind zwischen dem Eigenthümer und Dritten bestehende Verhältnisse des Privatrechts nicht geeignet, das öffentliche Recht und die in diesem wurzelnde vorgedachte Pflicht des Eigenthümers abzuändern und ein auf deren Erzwingung gerichtetes Einschreiten der Polizei auszuschliessen. Wenn daher die Verfügung vom 20. Oktober 1892, in deren Ausführung der gefährdende Naturzustand des Berghangs in einen ungefährlichen umgestaltet worden, durch das diesseitige Urtheil vom 5. April 1893 wegen Unzuständigkeit der verfügenden Behörde ausser Kraft gesetzt wurde, so mag der hierdurch als formell widerrechtlich anerkannte Eingriff in ihr Eigenthum immerhin der Klägerin gemäss § 6 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 (G.-S. S. 192) gegen den Polizeibeamten oder gegen den Eisenbahnunternehmer (zumal falls dieser über seinen Auftrag hinaus auch festliegende Steine fortgeschafft haben sollte) einen privatrechtlichen Anspruch auf Entschädigung gewährt haben, während nach § 4 a. a. O. die Wiederherstellung des früheren Zustandes nur dann, wenn diese nach dem Ermessen der Polizeibehörde zulässig, zu verlangen sein dürfte. Aber diese, dem Privatrecht angehörigen Ansprüche hindern die öffentlich-rechtliche Aktion der Polizei nicht; denn durch die Aufhebung der Verfügung vom 20. Oktober 1892 und das Endurtheil vom 5. April 1893 hat die Klägerin keineswegs gegenüber der staatlichen Polizeigewalt einen Anspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes, oder auch nur gegenüber der Ortspolizeibehörde ein „besonderes Recht auf Befreiung“ im Sinne des § 2 a. a. O. und dahin erworben, dass diese für alle Zukunft behindert wäre, der Klägerin selbst oder dem dieser durch Auftrag oder sonst verpflichteten Dritten die Wiederherstellung des früheren Zustandes oder ähnliche Handlungen auch dann zu untersagen, wenn dadurch polizeilich unzulässige Gefahren entstehen.

Wenn endlich die Klägerin geltend macht, die Gefahr sei lediglich durch die spätere Anlage der Eisenbahn entstanden und daher durch Massnahmen gegen diese zu beseitigen, so trifft jene Voraussetzung thatsächlich nicht zu. Denn nach der Durchführung der Verfügung vom

20. Oktober 1892 bestand die Eisenbahn und für diese keine Gefahr. Eine solche hätte vielmehr erst durch die seitens der Klägerin beabsichtigte Wiederauflagerung der Steine auf ihr Grundstück von neuem entstehen können, die deshalb mit Recht verboten worden ist. Und wenn selbst die von dem einen Grundstück für das andere ausgehende Gefahr erst durch eine Veränderung auf dem letzteren entstanden sein sollte, so hat die Polizei doch nach pflichtmässigem Ermessen zu prüfen, ob das öffentliche Interesse am erfolgreichsten durch ihr Einschreiten gegen den Eigenthümer des ersten oder des zweiten gewahrt werden wird, und demgemäss frei zu wählen, gegen welchen von beiden sie ihre Anordnung zu richten hat (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XXI S. 416). Dieserhalb ist es für den vorliegenden Fall unerheblich, ob der Eisenbahnunternehmer — sei es schon bei der Anlage der Bahn, sei es aus den §§ 14 des Eisenbahn- bezw. des Enteignungsgesetzes vom 3. November 1838 bezw. 11. Juni 1874 nachträglich — zur Errichtung von Fangmauern oder sonstigen Schutzvorkehrungen hätte angehalten werden können.

Widerstreitet nach allem dem die Verfügung des Amtsvorstehers vom 20. Juni 1893 nicht dem bestehenden Rechte, so war die auf deren Aufhebung gerichtete Klage zurückzuweisen und der Kostenpunkt gemäss § 183 des Landesverwaltungsgesetzes so, wie geschehen, zu regeln.

Nr. 60. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 20. März 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 77. S. 1361.]

Das Honorar eines bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht dauernd angestellten, sondern gegen einmonatliche Kündigung in Verwendung stehenden Ingenieurs kann für die Zukunft nicht in Execution gezogen werden.

Zur Einbringung einer dem A. wider B. zuerkannten Forderung wurde erstrichterlich die executive Einantwortung eines Drittels der Bezüge des Schuldners als angestellten Ingenieurs bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im Bauleitungsbureau der Unterkrainer Bahnen unter Freilassung eines Jahresbetrages von 800 fl. bewilligt.

Ueber Recurs des B. wies das Oberlandesgericht in Abänderung des erstrichterlichen Bescheides das Executionsgesuch des A. ab, und der Oberste Gerichtshof fand die betreffende Verordnung in der Erwägung zu bestätigen, dass der B. zufolge Note der Eisenbahnbauleitung kein definitiver Beamter der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist,

sondern nur für die Dauer des Bedarfes bei der Grundeinlösung der Unterkrainer Bahnen gegen ein Monatshonorar von 180 fl. mit Vorbehalt einmonatlicher Kündigung aufgenommen wurde, er demnach zu den in den §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, angeführten Beamten mit ständigen Dienstbezügen nicht gehört, daher auch die Bestimmungen dieses Gesetzes auf seine Bezüge keine Anwendung finden; dass diesfalls auch das Gesetz vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, ausser Betracht bleiben muss, weil die Bedienstung weder auf ein Jahr bestimmt, noch eine Kündigungsfrist von drei Monaten, sondern eine solche von einem Monate für die Auflösung des Vertrages festgesetzt ist; dass das vom Schuldner bezogene Honorar lediglich als das Entgelt einer Person anzusehen ist, welche ohne dauernde Anstellung ihre Thätigkeit ausschliesslich oder vorzugsweise im Arbeits- oder Dienstverhältnisse verwendet; es finden somit in Ansehung der Execution auf ein derartiges Entgelt die Bestimmungen des § 3 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, Anwendung, nach welchen die Beschlagnahme künftiger Lohnabzugsraten unzulässig ist.

Nr. 61. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 5. April 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 38/39 S. 346 Ziff. 31.]

§ 316 Abs. I, R. Str. Ges. B. Eisenbahntransportgefährdung. Voraussetzung und Feststellung der Fahrlässigkeit bei Ueberschreitung des Geleises mit einem Gefährt.

Die Revision vermisst die Feststellung, dass der Angeklagte zu der Zeit, als er mit seinem Gefährt das Geleise der Eisenbahn überschritt, das Herannahen eines Zuges vorausgesehen hat oder als wahrscheinlich hätte voraussehen müssen und erblickt hierin die unberechtigte Annahme einer Fahrlässigkeit. Der Angeklagte hat indessen selbst eingeräumt, dass er die Wegeschranke des Eisenbahngeleises bei der Annäherung mit seinem Gefährt geschlossen vorgefunden hat, und durfte das Urtheil, wie es dies gethan, hieraus ohne jeden Rechtsirrthum die Folgerung ziehen und feststellen, dass der Angeklagte gewusst hat, dass der Personenzug im nächsten Augenblick heranbrausen konnte. Hiermit hat es die vermisste Voraussehbarkeit der Gefahr unter genügender Begründung als erwiesen angesehen und bedurfte es nicht noch der Feststellung der weiteren Wissenschaft des Angeklagten, dass auch das Glockensignal zum Abgange des Zuges von der nächstgelegenen Station bereits gegeben war. Dass, wie die Revision behauptet, der fragliche Bahnübergang fast stets geschlossen gehalten wird, auch wenn kein Zug zu

erwarten ist, dafür findet sich weder im Sitzungsprotokoll noch im Urtheile ein Anhalt vor. Dieser Umstand würde auch die lediglich thatsächliche Feststellung, dass es dem Angeklagten bekannt war, der Personenzug könne in jedem Augenblick herankommen, nicht erschüttern können. Die Revision des verurtheilten Angeklagten ist verworfen.

Nr. 62. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 10. April 1894.

[Amtl Nachr. d. R. V. A. (Sond. Ausg.) Jahrg. IV Nr. 7. S. 132. Ziff. 363.]

Zum Begriff der „mit Erwerbsunfähigkeit verbundenen" Krankheit im Sinne des § 17 Abs. 2 des Invalid. u. Altersvers. Gesetzes.

Ein Versicherter hatte wegen einer Augenentzündung sich eine Zeit lang von der Arbeit um deswillen ferngehalten, damit nicht die ihm nach ärztlichem Ausspruch drohende Erblindung einträte. Die Frage, ob eine solche Zeit der „Schonung" gemäss § 17 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes als Beitragszeit anzurechnen sei, hat das Reichs-Versicherungsamt in der Revisionsentscheidung vom 10. April 1894 aus folgenden Gründen bejaht:

Das angefochtene Urtheil beruht insofern auf einem Verstoss gegen den klaren Inhalt der Akten beziehungsweise auf unrichtiger Nichtanwendung des § 17 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes, als es die Anrechnung der in Rede stehenden Zeit als Krankheitszeit aus dem Grunde unterlässt, weil die Erkrankung nicht „mit Erwerbsunfähigkeit verbunden" gewesen sei, indem der Kläger nach dem Bericht der Gemeindeverwaltung während der fraglichen Zeit noch den Mindestverdienst des § 4 Absatz 2 beziehungsweise § 9 Absatz 3 a. a. O. durch Lohnarbeit zu verdienen körperlich im Stande gewesen sei. Das Schiedsgericht übersieht hierbei in rechtlicher Beziehung, dass eine Krankheit, wie es § 17 Absatz 2 a. a. O. verlangt, „mit Erwerbsunfähigkeit" zweifellos schon dann „verbunden" ist, wenn Jemand zwar — trotz der zur Zeit bestehenden Leiden — noch die zur Erzielung des fraglichen Mindestverdienstes erforderlichen Arbeitsverrichtungen vorzunehmen an sich physisch fähig ist, die Arbeit aber aussetzen und sich Ruhe gönnen muss, um zu verhüten, dass er durch Verschlimmerung seines Gesundheitszustandes für eine längere Zeit die Erwerbsfähigkeit völlig einbüsse, wenn er also der Arbeitseinstellung als eines Mittels zu seiner völligen Wiederherstellung bedarf (zu vergleichen auch Revisionsentscheidung 134, Amtliche Nachrichten des R. V. A. I. u. A. V. 1892 Seite 46). Im vorliegenden Falle hat aber

die Gemeindeverwaltung ausdrücklich anerkannt, dass der Kläger deshalb nicht mehr gearbeitet hat, weil er sich wegen seiner Augenentzündung zu dem Zwecke Schonung auferlegen musste, um nicht völlig zu erblinden.

Nr. 63. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 16. April 1894.

[Amtl. Nachr. des R. V. A. (Sond. Ausg.) Jahrg. IV. Nr. 6. S. 122. Ziff. 353.]

Zum Begriff des „allgemeinen Feiertags" im Sinne des § 200 Abs. 2 Civ. Proz. Ord.

In weiterer Anwendung der in der Revisionsentscheidung 98 (Amtliche Nachrichten des R. V. A. I. u. A. V. 1892 S. 15) ausgesprochenen Grundsätze hat das Reichs-Versicherungsamt in den Urtheilen vom 5. Februar und 16. April 1894 bei der Beurtheilung der Frage, ob die Revision rechtzeitig eingelegt worden, angenommen, dass die Tage Epiphanias (Heilige drei Könige) — 6. Januar — und Mariä Himmelfahrt — 15. August — als allgemeine Feiertage im Sinne des § 200 Absatz 2 der Civilprozessordnung nicht anzusehen sind. Die Frage, welche Tage als solche allgemeinen Feiertage zu gelten haben, beantwortet sich nach den Verhältnissen, wie sie am Sitze desjenigen Gerichts herrschen, bei welchem das Rechtsmittel einzulegen war. Bezüglich der Revision kommt also Berlin als Sitz des Reichs-Versicherungsamts in Betracht, und es unterliegt keinem Zweifel, dass hier die bezeichneten beiden Tage, mögen sie auch von der katholischen Bevölkerung kirchlich gefeiert werden, allgemeine Feiertage in dem von der Civilprozessordnung und dem entsprechend auch von den Kaiserlichen Verordnungen vom 1. und 20. Dezember 1890 vorausgesetzten Sinne nicht sind.

Nr. 64. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
2. Straf-Senat. Vom 17. April 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr 38/39. S. 344. Ziff. 21.]

§ 257 R. Strf. Ges. B. §§ 134, 149 Vereinszollgesetz. Begünstigung der Kontrebande.

Da nach § 134 V. Z. G. die wegen der von A. verübten Kontrebande im vorliegenden Falle verwirkte Geldstrafe nicht mehr als 150 Mark betragen konnte, so handelt es sich hier nach § 1 Str. G. B. nicht um ein Vergehen, sondern um eine Uebertretung. Die Begünstigung einer Uebertretung muss straflos bleiben, wenn sie nicht durch besondere Vorschriften des Reichs- oder Landesstrafrechts, die gemäss § 2 Abs. 2 des Einf. Ges. zum Str. G. B. in Kraft geblieben sind, mit Strafe be-

droht ist. Eine solche besondere Vorschrift hinsichtlich der Begünstigung der Kontrebande besteht jedoch nicht, es werden vielmehr im § 149 V. Z. G. hinsichtlich der Begünstiger einer Kontrebande die allgemeinen Vorschriften der Landesstrafgesetze, an deren Stelle nach § 2 des Einf. Ges. zum Str. G. B. das letztere getreten ist, für massgebend erklärt. Der Angeklagte B. hat sich somit dadurch, dass er dem A. nach Begehung der Kontrebande wissentlich Beistand geleistet hat, um ihm die Vortheile der Kontrebande zu sichern, eines Vergehens gegen § 257 Str. G. B. nicht schuldig gemacht. Auf die ferner gegen B. verhängte Konfiskation der eingeschwärzten und mit Beschlag belegten Gegenstände durfte selbst gegenüber einem strafbaren Begünstiger nicht erkannt werden. Vergl. Entsch. Bd. 18 S. 191. Das objektive Strafverfahren aber ist bei Zolldefraudationen und Kontrebande unstatthaft und deshalb eine theilweise Aufrechterhaltung auch unter dem Gesichtspunkte der §§ 477 ff. Str. P. O. ausgeschlossen. Vergl. Entsch. Bd. 21 S. 431. Auf die zu Gunsten des Angeklagten eingelegte Revision des Staatsanwalts ist daher das Urtheil aufgehoben und der Angeklagte freigesprochen.

Nr. 65. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
2. Straf-Senat. Vom 17. April 1894.

§ 153 Vereins-Zoll-Ges. v. 1. Juli 1869. Subsidiarische Verhaftung für Zollvergehen.

Die subsidiarische Verhaftung der in § 153 des V. Z. G. aufgeführten Personen wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass sie selbst wegen Betheiligung an dem Zollvergehen mit Strafe belegt werden. Vergl. Urth. des III. Sen. vom 29. Januar 1891. Jur. Wochenschr. 1891 S. 177 Nr. 5. Das Gesetz unterscheidet nicht, ob der Handel- oder Gewerbetreibende Ehemann oder Vater bei dem Zollvergehen mit betheiligt ist oder nicht. Innere Gründe sind für eine solche Unterscheidung nicht vorhanden. Wie schon das preuss. Obertribunal in dem Plenarbeschlusse vom 12. November 1855 (Goltdammers Archiv Bd. 4 S. 238) ausgeführt hat, würde die entgegenstehende Ansicht zu der unannehmbaren Konsequenz führen, dass, wenn mehrere unvermögende Leute des Gewerbetreibenden das Vergehen gemeinschaftlich verübt haben, also ein jeder von ihnen in die volle Strafe verurtheilt wird, der Principal, wenn er sie angestiftet hat, nur die einfache Geldstrafe, im Falle nicht dolosen Verhaltens aber ein Vierfaches der Strafe zu zahlen hätte, sonach das dolose Verhalten privilegirt wäre. Die hier vertretene Ansicht findet auch in der geschichtlichen Entwickelung der Bestimmungen über Haft-

barkeit Anderer für Steuer- und Zollvergehen eine Bestätigung. Die für die entgegenstehende Ansicht vorgebrachten Gründe erachtet der Senat nicht für haltbar. Die eigenthümliche Einrichtung der subsidiären Verhaftung in den verschiedenen Steuer- und Zollgesetzen und in § 19 des preuss. Jagdpolizeigesetzes vom 7. März 1850 ist überhaupt nicht mit den allgemeinen Grundsätzen des Strafrechts in Einklang zu bringen, sondern beruht auf besonderen Zweckmässigkeitsgründen. Ein Gegensatz zwischen der Vorschrift in § 149 V. Z. G. und der in § 153 das. kann als vorhanden nicht anerkannt werden.

Nr. 66. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 19. April 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 38/39. S. 351. Ziff. 5].

§ 151. Ver. Zoll-Ges. vom 1. Juli 1869. Nur unverschuldeter Zufall, nicht Irrthum, gilt als Strafbefreiungsgrund.

Die zollamtlichen Interessen sind für so wichtig erachtet, dass der sonst im Strafrecht geltende Grundsatz, dass jeder Strafe ein Verschulden entsprechen müsse, bei Seite gesetzt und die (Ordnungs-) Strafe ausschliesslich an die Verschlussverletzung geknüpft ist. Nur Zufall gilt als Strafbefreiungsgrund, und wie sehr hierbei an der engsten Bedeutung des Wortes Zufall festzuhalten ist, ergiebt sich aus der Bezeichnung „unverschuldeter Zufall". Einen solchen hat der Angeklagte nicht nachweisen können, vielmehr ist festgestellt, dass er aus freiem, wenn auch durch entschuldbaren Irrthum geleiteten Entschlusse die Plomben gelöst hat, um den Wagen dem Auftrage gemäss zu entleeren. Die Berufung der Revision auf § 2 des Einf. G. zum Str. G. B. und auf § 59 Str. G. B. geht fehl, weil § 151 V. Z. G. eine besondere Bestimmung ist, deren Wirksamkeit in § 2 a. a. O. vorbehalten ist und die Anwendung des § 59 Str. G. B. ausschliesst.

Nr. 67. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 26. April 1894.

§§ 33. 147 Nr. 1. Reichs-Gewerbe-Ord. Unentgeltliche Hingabe und Ueberlassung von Branntwein Seitens des Unternehmers an seine Arbeiter zum Selbstkostenpreise.

Der Angeklagte hat seinen Arbeitern den sog. Tourenschnaps unentgeltlich, den übrigen Branntwein als Lebensmittel für den Betrag der Anschaffungskosten überlassen. Das freisprechende Urtheil der

Strafkammer wird von dem Staatsanwalt angefochten, weil der Angeklagte dadurch einen Gewinn gehabt habe, dass die Arbeiter bei ihm in Arbeit geblieben seien. ohne dass er ihren Lohn um diejenige Summe habe erhöhen müssen, die sie andernfalls zum Ankauf des Tourenschnapses und Branntweins bei Händlern nöthig gehabt hätten. Die Revision ist verworfen. Nicht jeder Gewinn, der durch ein günstiges Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben innerhalb eines Gewerbes erzielt wird, ist zugleich auch ein Handelsgewinn; vielmehr muss dieser Gewinn aus dem Handel als demjenigen Gewerbe entspringen, welches sich mit dem Umsatz d. h. dem Einkauf und Verkauf von Waaren befasst. Einen Gewinn solcher Art hat der Angeklagte nach der Feststellung des Urtheils weder beabsichtigt noch erzielt. Wenn seine Arbeiter, weil sie nicht genöthigt waren, den zur Erhaltung ihrer Gesundheit und ihres Lebens erforderlichen Branntwein bei Händlern zu Marktpreisen zu kaufen, in seinem Ziegelgeschäft blieben, so bewahrte ihn dieser Umstand vor dem Schaden, den ein Weggang ihm verursacht hätte, einen Handelsgewinn hat er aber durch unentgeltliche Ueberlassung und durch Hingabe von Branntwein zum Selbstkostenpreise nicht erzielt.

Nr. 68. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 27. April 1894.

§§ 315. 316 Abs. I. R. Strf. Ges. Buch. Eisenbahntransportgefährdung. Der Unterschied zwischen § 316. Abs. I und 2 besteht darin, dass Abs. I eine Fahrlässigkeit, Abs. 2 eine Pflichtvernachlässigung voraussetzt, mithin bei einem Eisenbahnbediensteten eine gleichzeitige Verletzung beider Vorschriften (§ 73 Strf. G. B.) vorliegen kann.

Die Ansicht, dass sich die §§ 315 und 316 Abs. 1 Str. G. B. nur auf Personen beziehen, die dem Eisenbahndienst fern stehen, findet in der Fassung dieser Bestimmungen keinen Anhalt und rechtfertigt sich auch nicht daraus, dass der § 316 Abs. 2 das. ein Sonderdelikt vorsieht, bei dem als Subjecte nur die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen in Betracht kommen. Abgesehen von dieser Verschiedenheit des Subjekts unterscheiden sich der erste und der zweite Absatz des § 316 a. a. O. dadurch, dass ersterer eine Fahrlässigkeit in dem allgemeinen strafrechtlichen Sinne, letzterer aber nur eine Pflichtvernachlässigung auf Seiten des Thäters voraussetzt. Beide Strafvorschriften schliessen sich sonach nicht aus, sondern gewähren die Möglichkeit gleichzeitiger Ver-

letzung im Sinne des § 73 Str. G. B., sofern der Thäter dem Bahnaufsichtspersonal angehört und zur Pflichtvernachlässigung eine Fahrlässigkeit hinzukommt.

No. 69. Revis.-Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 30. April 1894.

[Amtl. Nachr. d. R.-V.-A. (Sond.-Ausg.) Jahrg. IV. Nr. 6. S. 119 Ziff. 349.]

§ 75 Abs. I Inval.- u. Altersvers.-Ges. vom 22. Juni 1889 § 38 Civ.-Proz.-Ord. Der Einwand der Unzuständigkeit zur Rentenfeststellung greift im Falle des § 38 Civ.-Proz.-Ord. nicht durch.

Eine Versicherungsanstalt hatte einen bei ihr erhobenen Invaliden-Rentenanspruch durch Bescheid abgelehnt, weil die Pflichtzeit des § 156 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes nicht als erfüllt erachtet wurde. In der Berufungsinstanz erhob sie den Einwand, dass sie nach § 75 Absatz 1 a. a. O. überhaupt nicht zuständig gewesen sei, über den Rentenanspruch zu befinden, weil ausweislich der Quittungskarte zuletzt Beiträge an eine andere Versicherungsanstalt entrichtet worden seien. Das Schiedsgericht wies die Berufung des Versicherten „gegenüber der beklagten Versicherungsanstalt" zurück und überliess es in den Urtheilsgründen Jenem, sich mit seinem Anspruch an die nach Massgabe der Markenverwendung zuständige Versicherungsanstalt zu wenden.

Auf die Revision des Klägers hat das Reichs-Versicherungsamt das angefochtene Urtheil durch Entscheidung vom 30. April 1894 mit folgender Begründung aufgehoben:

Der Auffassung des Schiedsgerichts über die Bedeutung der im § 75 Absatz 1 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes enthaltenen Vorschrift betreffs der Zuständigkeit zur Rentenfestsetzung kann nicht beigetreten werden. Diese Gesetzesvorschrift bestimmt, dass der Vorstand derjenigen Versicherungsanstalt, an welche ausweislich der Quittungskarte zuletzt Beiträge entrichtet worden sind, den Antrag auf Rentenbewilligung zu prüfen und darauf Entscheidung zu treffen hat, und die Entstehungsgeschichte des Gesetzes lässt erkennen, dass allerdings die formale Thatsache der Markenverwendung für die Frage der Zuständigkeit im Allgemeinen massgebend sein sollte. Allein die hiernach sich bestimmende Zuständigkeit ist weder eine unbedingte noch eine ausschliessliche. Wie das Reichs-Versicherungsamt bereits in einem früheren Falle (zu vergleichen die früher mitgetheilte Revisionsentscheidung 348) ausgesprochen hat, ist die auf Grund der letzten

Beitragsleistung zunächst in Anspruch genommene Versicherungsanstalt, wenn sie jene letzte Beitragsleistung als zu Unrecht erfolgt ansehen zu sollen glaubt, befugt, bevor sie in die materielle Prüfung der Rentenforderung eintritt, im Wege einer Verständigung mit der nach ihrer Meinung zuständigen Versicherungsanstalt oder im Wege des in den §§ 122 und 125 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes vorgeschriebenen Verfahrens die Berichtigung der Quittungskarte herbeizuführen. Dem entspricht es auf der anderen Seite, dass es einer im Hinblick auf die letzte Markenverwendung formal nicht zuständigen Versicherungsanstalt, an welche die betreffende Verwaltungsbehörde die Sache aus inneren Gründen abgegeben hat, nicht ohne Weiteres verwehrt werden kann, sich der Erledigung des erhobenen Rentenanspruchs zu unterziehen. Thut sie dies, indem sie in die sachliche Prüfung und Entscheidung des Rentenantrages eintritt, so kann sie in dem späteren Verfahren nicht mehr geltend machen, dass sie zu jener Prüfung und Entscheidung unzuständig gewesen sei. Denn bei sinngemässer Anwendung der im § 38 der Civilprozessordnung für die bürgerlichen Gerichte gegebenen Bestimmung ist davon auszugehen, dass auch eine an sich für die Entscheidung unzuständige Versicherungsanstalt durch ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarung zuständig werden kann; eine solche Vereinbarung ist aber ohne Weiteres dann anzunehmen, wenn die Versicherungsanstalt, ohne ihre Unzuständigkeit hervorzuheben, eine sachliche Entscheidung über den Rentenanspruch trifft. Gegen die Zulassung von Vereinbarungen dieser Art waltet umsoweniger ein Bedenken ob, als die Frage, wer die Festsetzung der Rente zu bewirken hat, auf dem Gebiete der Invaliditäts- und Altersversicherung nur von untergeordneter finanzieller Bedeutung ist.

Hiernach, und da die Zuständigkeit des Schiedsgerichts selbst von keiner Seite angefochten ist, lag es demselben ob, über den Rentenanspruch materiell zu befinden. Zu diesem Zwecke war die Zurückverweisung der Sache in die Vorinstanz auszusprechen.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Nr. 70. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 17. Juni 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 23. S. 178.]

Ist die auf Grund des Gesetzes, betr. die Invaliditäts- und Altersversicherung, vom 22. Juni 1889 (§§ 101 flg.) von der zuständigen Stelle in der vorgeschriebenen Form für eine bestimmte Person ausgefertigte Quittungskarte bereits vor der Einklebung von Versicherungsmarken (bezw. abgesehen von demjenigen urkundlichen Inhalte, welchen sie durch letztere erhält) eine öffentliche Urkunde? St. G. B. § 267. Gesetz vom 22. Juni 1889 §§ 101 flg. (R. G. Bl. S. 97).

Der Maurer K. zu U. hatte die gemäss der preussischen Ausführungsanweisung vom 7. Oktober 1890 zu den §§ 101 flg. des Reichsgesetzes vom 22. Juni 1889 von der zuständigen Ausgabestelle für seine Mutter ausgefertigte Quittungskarte, bevor diese einen Gebrauch von derselben gemacht hatte, unter Ausradierung des auf seine Person nicht passenden Teiles der handschriftlichen Formularausfüllung eigenmächtig auf seinen Namen abgeändert und die Karte sodann seinen Arbeitgebern zum Einkleben der seiner Arbeitsleistung entsprechenden Versicherungsmarken vorgelegt. Wegen Urkundenfälschung unter Anklage gestellt, ist er von dem Instanzgerichte freigesprochen, weil eine Quittungskarte, bevor Versicherungsmarken in dieselbe eingeklebt seien, nicht die Eigenschaft einer Urkunde besitze, eventuell aber auch aus dem Grunde, weil er infolge Unkenntniss der die Urkundenqualität bedingenden Umstände ohne rechtswidrige Absicht gehandelt. Der erste Entscheidungsgrund ist für rechtsirrtümlich erachtet, im übrigen die Revision der Staatsanwaltschaft zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Die Annahme der Strafkammer, es sei die auf Grund der §§ 101 flg. des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes in Gemässheit der zu diesen ergangenen Ausführungsverordnungen ausgefertigte Quittungskarte ein blosses Formular, welches erst durch das Einkleben von Versicherungsmarken die Eigenschaft einer Urkunde erlange, kann nicht für zutreffend erachtet werden. Bei derselben sind vielmehr auch vor

ihrer weiteren Verwendung zur Aufnahme von Versicherungsmarken sämtliche Begriffsmerkmale einer öffentlichen Urkunde vorhanden. Die Quittungskarte wird von einer mit der Eigenschaft einer öffentlichen Behörde ausgestatteten Ausgabestelle in einer amtlich vorgeschriebenen Form nach vorgängiger Legitimationsprüfung für eine bestimmt bezeichnete Person ausgefertigt, damit diese dieselbe in der ihrer Bestimmung entsprechenden Art und Weise verwende.

Vgl. § 103 des Gesetzes vom 22. Juni 1889; Bosse & Woedtke, Das Reichsgesetz, betr. die Invaliditäts- und Altersversicherung, Anm. 2 zu diesem Paragraphen (S. 163); Preuss. Ausführungsanweisung vom 7. Oktober 1890 zu den §§ 101 flg. des Gesetzes (bei Bosse & Woedtke S. 361) Nr. 1—7.

Die Endbestimmung der Karte ist freilich, zum Nachweise der Leistung der für bezw. von dem Inhaber aufzuwendenden Versicherungsbeiträge zu dienen, aber schon bevor sie den hierauf bezüglichen urkundlichen Inhalt — durch das Einkleben von Versicherungsmarken — erhalten hat, gewährt sie, und zwar mittels desjenigen Inhaltes, welcher in dem amtlichen Ausfertigungsvermerke liegt, ihrem Inhaber den Ausweis darüber, dass er von dem hierfür angeordneten staatlichen Organe als zu den versicherungspflichtigen — § 1 des Gesetzes — oder den versicherungsberechtigten — § 8 daselbst — Personen gehörig anerkannt ist. Auch dieses liegt innerhalb ihrer Zweckbestimmung. Vermöge des letztgedachten urkundlichen Inhaltes dient die Karte dem versicherungspflichtigen Inhaber zur Legitimation für den Anspruch an den Arbeitgeber auf Verwendung der den Versicherungsbeitrag darstellenden Versicherungsmarken (§§ 100, 109 des Gesetzes) und dient sie für beide Klassen von Inhabern als Legitimation zum Empfange einer weiteren Quittungskarte (Nr. 13 der Anweisung). Aus dem Vorstehenden ergiebt sich, dass auch die weitere Erwägung der Vorinstanz, dass von einem Gebrauchmachen von der Quittungskarte als Urkunde nur zu dem Zwecke der Erhebung des Rentenanspruches die Rede sein könne, ein Gebrauchmachen von derselben vor dem Einkleben von Versicherungsmarken oder ohne Rücksicht auf die eingeklebten Marken nicht denkbar sei, fehlgeht.

Nr. 71. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 8. Oktober 1892.

[Entsch. des Reichsger. i. Strafs. Bd. 23. S. 257.]

Fallen unter die Strafvorschrift des § 151 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 über die Invaliditäts- und Altersversicherung auch Vermerke, welche von einer Privatperson auf die Quittungskarte gesetzt sind, während die gleiche Eintragung einer Behörde oblag? Gesetz vom 22. Juni 1889 §§ 103, 108, 151 (R. G. Bl. S. 97).

Der Angeklagte hat im April 1892 in die Quittungskarte zur Alters- und Invaliditätsversicherung des Arbeiters G., welcher bei ihm im Dienst stand, auf der dritten Seite unter der Rubrik „Dauer der bescheinigten Krankheiten" den Vermerk „Vom 9. März bis 3. April 1891 F." eingetragen. Er that dies in dem Glauben, dass er die Eintragung zu machen habe.

Bei Feststellung dieses Sachverhaltes hat der erste Richter den Angeklagten von der Anklage eines Vergehens gegen das Gesetz vom 22. Juni 1889 freigesprochen, weil die Eintragung nach § 103 des Gesetzes eine an sich zulässige und nur für den Angeklagten unzulässig gewesen sei.

Dieser Grund beruht auf irriger Auffassung der §§ 103, 108 des genannten Gesetzes. Nach § 108 Abs. 1 sind alle im Gesetze nicht vorgesehenen Eintragungen oder Vermerke in oder an der Quittungskarte unzulässig. Nach § 103 Abs. 2 kann die Dauer der bescheinigten Krankheiten nur von der zuständigen Behörde auf der Quittungskarte angegeben werden. Danach war der Vermerk des Angeklagten unzulässig. Zu dem gleichen Ergebnisse gelangt man, wenn man den Zweck der Vorschriften in Betracht zieht, wie solcher in dem Urteile des Senates vom 2. Februar 1892 (Entsch. des R. G.'s in Strafs. Bd. 22 S. 321) ausführlich dargelegt ist.

Hiernach musste die Aufhebung des Urteils nebst dessen Feststellung erfolgen.

Nr. 72. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 7. November 1892.

[Entsch. des Reichsger. i. Strafs. Bd. 23. S. 293.]

St. G. B. §§ 194, 196. St. P. O. § 144. Die Beleidigung einer Behörde kann auch im Wege der Privatklage verfolgt und das Recht zur Nebenklage einer Behörde eingeräumt werden.

Der öffentlichen Klage kann sich gemäss § 435 St. P. O. als Nebenkläger anschliessen, wer nach § 414 als Privatkläger aufzutreten berechtigt ist. Da die Beleidigung inhaltlich der Klage gegen eine Be-

hörde gerichtet ist, so fragt es sich zunächst, ob auch einer Behörde das Recht zur Privatklage zusteht. Diese Frage ist zu bejahen. Nach Massgabe des § 414 Ab. 1 St. P. O. können Beleidigungen, soweit die Verfolgung nur auf Antrag eintritt, von dem Verletzten im Wege der Privatklage verfolgt werden, ohne dass es einer vorgängigen Anrufung der Staatsanwaltschaft bedarf. Während nun der § 194 St. G. B.'s verfügt, dass die Verfolgung einer Beleidigung (von § 197 abgesehen) nur auf Antrag eintrete, gewährt § 196, wenn die Beleidigung gegen eine Behörde, einen Beamten, einen Religionsdiener oder ein Mitglied der bewaffneten Macht, während sie in der Ausübung ihres Berufes begriffen sind, oder in Beziehung auf ihren Beruf begangen ist, ausser den unmittelbar Beteiligten auch deren amtlichen Vorgesetzten das Recht, den Strafantrag zu stellen. Ist somit die Beleidigung einer Behörde nur auf Strafantrag zu verfolgen, so steht der letzteren auch das Recht zu, als Privatkläger aufzutreten; sie kann sich demzufolge auch der erhobenen öffentlichen Klage in jeder Lage des Verfahrens als Nebenkläger anschliessen. Zwar erwähnt § 14 Abs. 3 St. P. O. neben den Korporationen, Gesellschaften und anderen Personenvereinen nicht der Behörden, und es bemerken die Motive zu § 336 des Entwurfes der Strafprozessordnung, welcher nunmehr den dritten Absatz des § 414 des Gesetzes bildet, ausdrücklich, dass es nicht für angemessen erachtet worden sei, neben ihnen auch noch den Behörden als solchen die Befugniss zur Privatklage zu gewähren, da die Rechte derselben durch die Amtspflicht der Staatsanwaltschaft ausreichend gewahrt erscheinen. Es ist aber zu bemerken, dass der Entwurf die Privatklage in zwei Abschnitten regelte, von denen der erste in den §§ 335 bis 355 über die Befugniss des Verletzten zur Erhebung der Privatklage, für den Fall, dass die Staatsanwaltschaft die Erhebung der Klage abgelehnt hatte (subsidiäre Privatklage), der zweite Abschnitt hingegen in den §§ 356—365 über die Befugniss des Verletzten, bei Beleidigungen und Körperverletzungen, deren Verfolgung nur auf Antrag eintritt, Privatklage zu erheben (prinzipale Privatklage), nähere Bestimmungen getroffen hatte. Der erste Abschnitt über die subsidiäre Privatklage wurde aber durch den § 170 St. P. O. ersetzt. Demgemäss wurde insbesondere der § 335 des Entwurfes, welcher dem Verletzten die allgemeine subsidiäre Privatklage für den Fall einräumen wollte, wenn die Staatsanwaltschaft die Erhebung der öffentlichen Klage abgelehnt hat, in das Gesetz nicht aufgenommen, vielmehr im Anschluss an den § 356 des Entwurfes über die prinzipale Privatklage bei Beleidigungen und Körperverletzungen dem Verletzten die Verfolgung derselben im Wege der Privatklage überlassen, ohne dass es einer vor-

gängigen Anrufung der Staatsanwaltschaft bedarf. Nachdem aber durch diesen Wegfall des ersten Abschnittes des Entwurfes die angeführte Bemerkung der Motive ihre frühere Beziehung zu den Bestimmungen über die subsidiäre Privatklage verloren hat, kann ihr gegenüber dem nunmehrigen Standpunkte des Gesetzes zu der Privatklage ein Einfluss nicht zukommen, der ein dem Wortlaute des Gesetzes entgegenstehendes Ergebniss herbeiführen würde. Insbesondere kann auch in Fällen von Beleidigungen einer Behörde die Staatsanwaltschaft die Erhebung der öffentlichen Klage unterlassen, wenn nach ihrer Ansicht dies und nicht deren Erhebung im öffentlichen Interesse liegt.

Nr. 73. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Strafsenat. Vom 10. November 1892.

[Entsch. des Reichsger. i. Strafs. Bd. 23. S. 282.]

Schliesst die irrige Meinung des Thäters, die Bestimmung in der Amtsregistratur aufbewahrter Akten zum Einstampfen hebe den Begriff der amtlichen Aufbewahrung dieser Akten auf, die Anwendbarkeit des § 133 St. G. B.'s auf den unbefugten Verkauf derselben als Makulatur aus? St. G. B. §§ 59, 133.

Im Urteile ist festgestellt, dass die Angeklagte Strafprozessakten, die sich zur amtlichen Aufbewahrung in den dazu bestimmten Fächern der Registratur für Strafsachen im Amtsgerichte N. befanden, in gewinnsüchtiger Absicht — um sie als Makulatur zu verkaufen — vorsätzlich beiseite geschafft, nämlich in der Absicht rechtswidriger Zueignung weggenommen und verkauft hat. Das Urteil nimmt mit Recht an, dass hierin objektiv alle Voraussetzungen des § 133 St. G. B.'s begründet sind.

Gleichwohl ist die Angklagte nur wegen Diebstahles verurteilt, der § 133 aber nicht für anwendbar erachtet worden, weil es an einer subjektiven Voraussetzung fehle.

Zunächst wird der allgemeine Satz aufgestellt, der dolus müsse im Falle des § 133 eine Missachtung des amtlichen Gewahrsames in sich schliessen. Dies ist richtig, wenn darunter verstanden wird, der Thäter müsse das Bewusstsein von der amtlichen Aufbewahrung des Gegenstandes haben. Ein weiteres aber, etwa die Absicht oder das Bewusstsein, sich mit der amtlichen Autorität oder der öffentlichen Ordnung in Widerspruch zu setzen, ist nicht erforderlich.

Vgl. Oppenhoff, Rechtspr. des Obertribunales Bd. 12 S. 656; Stenglein, Zeitschrift für Gerichts- und Rechtspflege Bd. 6 S. 219; Blum, Annalen Bd. 7 S. 9.

Auch der im Urteile angeführte Kommentar von Olshausen sagt nichts Anderes (Bd. 1 S. 575 Nr. 7 [3. Aufl.]).

Die Annahme nun, es habe der Angeklagten an dem Bewusstsein von der amtlichen Aufbewahrung der beseitigten Akten gemangelt, wird darauf begründet, dass die Angeklagte „gedacht habe, die von ihr weggenommenen Aktenstücke seien bereits als Makulatur zur Einstampfung bestimmt und sonach nicht mehr zur amtlichen Aufbewahrung in der Registratur gewesen“.

Hierin findet das Gericht die Meinung der Angeklagten ausgedrückt, der amtliche Charakter der Aufbewahrung sei durch eine anderweitige amtliche Verfügung wieder beseitigt gewesen, oder, wie an anderer Stelle der Entscheidungsgründe gesagt wird, es habe eine Ausscheidung dieser Akten aus dem amtlichen Gewahrsam stattgefunden.

Was diese letztere Auffassung betrifft, so wirft sich sofort die Frage auf, in welchen anderen Gewahrsam nach Meinung der Angeklagten die Akten durch Ausscheidung aus dem amtlichen übergegangen sein sollten. Ihr Bewusstsein von dem Gewahrsam des Gerichtes ist durch die Verurteilung wegen Diebstahles festgestellt; von einer thatsächlichen, äusserlich erkennbaren Absonderung der Akten aus dem Gewahrsam des Gerichtes war keine Rede, und dass letzterer auf amtlicher Anordnung beruhte, war der Angeklagten bewusst, da sie sonst nicht an eine „anderweitige“ amtliche Verfügung gedacht haben konnte. Die äusseren Merkmale der amtlichen Aufbewahrung und ihre Kenntniss auf Seite der Angeklagten bestanden fort: auf sie kann sich daher die Annahme des mangelnden Bewusstseins nicht beziehen.

Dann aber bleibt weiterhin unklar, was die Angeklagte unter dem amtlichen Charakter der Aufbewahrung verstanden haben soll. Das Urteil nimmt an, nach Meinung der Angeklagten sei dieser Charakter durch die Bestimmung der Akten zum Einstampfen aufgehoben worden. Abgesehen davon, dass auch hier wieder nicht ersichtlich ist, welchen anderen Charakter die Aufbewahrung in der gerichtlichen Registratur hierdurch erhalten haben sollte, und von der Frage, ob die im Urteile geschehene Gleichstellung von Sachen, über welche amtlich die Hinausgabe zu irgend welchem Zwecke verfügt worden, mit den zum Verbrauche im Amte bestimmten Materialien und Mobilien, sowie die Ausschliessung der letzteren vom Schutze des § 133 berechtigt ist, kann jene Meinung rechtlich keine Beachtung finden, weil sie an die Stelle der greifbaren objektiven Thatbestandsmerkmale des Strafgesetzbuches ein unmassgebliches subjektives Urteil über einen ausserwesentlichen Punkt setzt. Dass die Bestimmung der Akten zum Einstampfen den Begriff des Gewahrsames „zur amtlichen Aufbewahrung“ nicht aufhebt, hat das Urteil ausdrücklich anerkannt. Eine entgegengesetzte Meinung

ist also irrtümlich in Bezug auf den strafrechtlichen Begriff der amtlichen Aufbewahrung. Der im Urteile angenommene Irrtum legt in den § 133 eine dem Strafgesetze fremde Beschränkung in Bezug auf die Dauer und den schliesslichen Zweck der Aufbewahrung, betrifft also den Umfang des Verbotes in einem Strafgesetze, über den jedermann sich zu unterrichten gehalten ist.

Indem ferner der Begriff der amtlichen Aufbewahrung lediglich bedingt ist von der amtlichen Anordnung der Aufbewahrung, wird dieses Thatbestandsmerkmal gar nicht berührt von dem Zwecke dieser Anordnung. Die Unkenntnis oder ein Irrtum über die Bestimmung der Akten und ihres künftigen Schicksales betrifft also jenes Thatbestandsmerkmal überhaupt nicht, und die Annahme einer irrigen Meinung über diesen Punkt berechtigt nicht zu der Folgerung, es habe an dem Bewusstsein der amtlichen Aufbewahrung gefehlt. Hiernach beruht der Ausspruch, der § 133 sei unanwendbar, auf unhaltbaren Gründen, und der staatsanwaltlichen Revision war stattzugeben.

Nr. 74. Entscheidung des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 28. November 1892.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 23. S. 311.]

1. Ueber das Verhältniss des in § 1 des Gesetzes, betreffend Zuwiderhandlungen gegen die zur Abwehr der Rinderpest erlassenen Vieheinfuhrverbote, vom 21. Mai 1878 (R. G. Bl. S. 95) bezeichneten Vergehens vorsätzlicher Zuwiderhandlung gegen die zur Verhütung der Einschleppung der Rinderpest erlassenen Einfuhrverbote zu dem in § 328 St. G. B.'s bezeichneten Vergehen. 2. Schliesst die Unkenntniss des Thäters davon, dass das von ihm übertretene Verbot zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung der Rinderpest erlassen ist, bei vorhandener Kenntniss davon, dass das Verbot die Verhütung der Einschleppung von Viehseuchen im allgemeinen bezielt, die Anwendung des § 328 St. G. B.'s aus?

Die Revision entbehrt der Begründung.

Bereits in dem früheren, in dieser Sache ergangenen Urteile des Reichsgerichtes vom 28. April d. J.[1]) ist darauf hingewiesen, dass § 1 des Reichsgesetzes, betreffend Zuwiderhandlungen gegen die zur Abwehr der Rinderpest erlassenen Vieheinfuhrverbote, vom 21. Mai 1878 von dem generellen Thatbestande des § 328 St. G. B.'s einen besonderen Thatbestand ausscheidet. Der § 328 bedroht mit Strafe die wissentliche Zuwiderhandlung gegen Absperrungs- und Aufsichtsmassregeln oder Einfuhrverbote, die zur Verhütung des Einführens oder Verbreitens

[1]) Vgl. Entsch. des R. G.'s in Strafs. Bd. 23 S. 107.

von Viehseuchen angeordnet sind, ohne hierbei zwischen verschiedenen Arten von Viehseuchen zu unterscheiden, deren Verhütung die Massregel oder das Verbot bezweckt. Hiervon sondert § 1 des Gesetzes vom 21. Mai 1878 als besonderes, qualifiziertes Vergehen die wissentliche Verletzung von Beschränkungen und Verboten der Einfuhr von lebenden Wiederkäuern aus, die die Verhütung einer besonders gefährlichen Viehseuche, der Rinderpest, bezielen. Das Vergehen gegen § 1 dieses Gesetzes erfüllt stets zugleich den Thatbestand des Gattungsdeliktes des § 328 St. G. B.'s. Zur Anwendung kann aber nur das erstere Gesetz kommen, weil dieses als die lex specialis die Anwendbarkeit des § 328 als der lex generalis ausschliesst. Aus diesem Verhältnisse beider Bestimmungen zu einander folgt, dass, wenn im einzelnen Falle die Anwendung der lex specialis aus irgend einem Grunde, namentlich wegen Fehlens des besonderen, von dieser erforderten Vorsatzes versagt, die Handlung aber objektiv und subjektiv den vollen Thatbestand des Gattungsdeliktes erfüllt, dann infolge des Wegfalles des Grundes, welcher der Anwendbarkeit der lex generalis entgegenstand, die in der letzteren enthaltene Strafbestimmung zur Anwendung zu gelangen hat.

Nach der wider den Angeklagten getroffenen Feststellung liegt der objektive Thatbestand des in § 1 des Gesetzes vom 21. Mai 1878 bezeichneten Vergehens vor. Die Bestrafung aus diesem Gesetze ist aber mit Recht unterblieben, da dem Angeklagten geglaubt worden ist, er habe nicht gewusst, dass das von ihm wissentlich übertretene Einfuhrverbot zur Abwehr der Rinderpest erlassen sei. Dagegen liegt nicht bloss objektiv, sondern auch subjektiv der volle Thatbestand des § 328 St. G. B.'s vor; Angeklagter hat gewusst, dass das von ihm wissentlich verletzte Einfuhrverbot zum Zwecke der Verhütung von Viehseuchen ergangen ist. Damit war die Anwendung des § 328 gegeben. Der Irrtum des Angeklagten, — die Annahme, das Einfuhrverbot beziele die Verhütung der Einschleppung der Maul- und Klauenseuche — erscheint bedeutungslos. Wie für den Thatbestand des § 328 objektiv die Art der zu verhütenden Viehseuche gleichgültig ist, so betrifft auch ein in dieser Richtung bei dem Thäter vorhandener Irrtum nur einen nebensächlichen Umstand. Nach § 59 St. G. B.'s wird die Strafbarkeit nur ausgeschlossen durch Irrtum über Thatumstände, die zum gesetzlichen Thatbestande gehören. Die zum gesetzlichen Thatbestande des § 328 gehörenden Thatumstände waren ihm bekannt. Ob dagegen die Viehseuche, die durch das Verbot abgewehrt werden sollte, die Maul- und Klauenseuche oder eine andere Viehseuche war, ist für den Thatbestand des Vergehens ohne Belang.

Nr. 75. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 16. Januar 1893.

Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Ges. Ausg.) Jahrg. X. Nr. 8. S. 281. Ziff. 1348.

Berechnung der Rente, wenn der Verletzte bereits für einen früheren Unfall eine Rente bezieht.

Ein Arbeiter, welcher für die Folgen eines früher erlittenen Betriebsunfalls von der Berufsgenossenschaft A eine Rente im Betrage von 10 Prozent der Rente für völlige Erwerbsunfähigkeit bezog, wurde durch einen zweiten Unfall, den er in einem zu der Berufsgenossenschaft B gehörigen Betriebe erlitt, vollständig erwerbsunfähig. Das Reichs-Versicherungsamt hat — entgegen den Vorinstanzen, welche für den zweiten Unfall nur eine Rente von 90 Prozent gewährt hatten — durch Rekursentscheidung vom 16. Januar 1893 diese Berufsgenossenschaft für verpflichtet erklärt, dem Verletzten neben der ihm seitens der anderen Berufsgenossenschaft gebührenden — nach einem Jahresarbeitsverdienste von 739 Mark 90 Pf. berechneten — Rente von zehn Prozent noch die Rente für völlige Erwerbsunfähigkeit — nach dem für den zweiten Unfall massgebenden Jahres-Arbeitsverdienste von 720 Mark — unverkürzt zu gewähren. In den Gründen ist Folgendes ausgeführt:

Die Beklagte und der Vorderrichter irren, wenn sie annehmen, dass ein Versicherter, der bereits eine Rente für einen von ihm früher erlittenen Unfall bezieht und nunmehr durch einen zweiten Betriebsunfall die ihm noch verbliebene Erwerbsfähigkeit vollständig verliert, für diesen zweiten Unfall allein die volle Rente von 100 Prozent nicht erhalten könne, sondern dass auf diese unter allen Umständen die frühere Rente angerechnet werden müsse. Die Vorinstanzen übersehen hierbei, dass der Regel nach die beiden Renten je von einem anderen Jahresarbeitsverdienst zu berechnen sein werden. Denn der durch den ersten Unfall bedingten Verminderung der Erwerbsfähigkeit des Verletzten wird regelmässig eine Lohneinbusse mehr oder weniger entsprechen, sei es, dass der Verletzte thatsächlich einen niedrigeren Lohn, als vor dem ersten Unfall bezieht, oder dass die inzwischen eingetretene Steigerung seiner Lohnbezüge doch nicht eine so hohe ist, als sie sein würde, wenn er den ersten Unfall nicht erlitten hätte (zu vergl. Rekursentscheidungen 258 und 568, Amtliche Nachrichten des R. V. A. 1887 Seite 17, 1888 Seite 290). Dadurch, dass bei der Berechnung der für den zweiten Unfall zu gewährenden Rente dieser absolut oder relativ niedrigere Jahresarbeitsverdienst zu Grunde gelegt wird, findet die vor diesem Unfall bereits bestandene verminderte Erwerbsfähigkeit ihren Ausdruck und gebührende Berücksichtigung. Es liegt sonach kein Grund vor, falls

nunmehr diese verminderte Erwerbsfähigkeit vollständig verloren geht, dem Verletzten hierfür — neben der demselben zustehenden früheren Rente — nicht die volle Rente von 100 Prozent zuzubilligen (auch zu vergleichen Rekursentscheidung 673, Amtliche Nachrichten des R. V. A. 1889 Seite 162, sowie Handbuch der Unfallversicherung Anmerkung 37 zu § 5 des Unfallversicherungsgesetzes).

Nr. 76. Entsch. des Oberlandesgerichts Cassel.

2. Senat. Vom 16. Januar 1893.

Seuffert Arch. N. F. Bd. 19 Heft 1. S. 73.

Haftung des Gewerbeunternehmers aus der gesundheitsschädlichen Beschaffenheit seiner Arbeitsräume.

Klägerin gründet den geltend gemachten Entschädigungsanspruch auf die Behauptung, dass ihr seitens der Beklagten zur Vornahme ihrer Arbeiten nacheinander verschiedene, durchweg für solche Arbeiten ungeeignete und gesundheitsgefährliche Räume angewiesen worden seien, dass sie infolge des Aufenthalts in diesen Räumen an Rheumatismus erkrankt und völlig unfähig geworden sei, andere als nur die leichteste häusliche Arbeit zu verrichten. Die hiemit versuchte Begründung der Klage auf Schadenersatz wegen Verlustes der Arbeitsfähigkeit erscheint durchaus schlüssig.

Es ist nicht zweifelhaft, dass nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts über den Dienstmiethevertrag, den der Gewerbeunternehmer mit seinen Arbeitern abschliesst, der Gewerbeunternehmer vermöge der ihm nach der Natur dieses Vertrages obliegenden Sorgfalt die Verpflichtung übernimmt, für die Sicherung des Lebens und der Gesundheit der von ihm in seinem Gewerbe beschäftigten Arbeiter bei dieser Beschäftigung nach Möglichkeit zu sorgen, und dass er demgemäss auch verpflichtet ist, den Arbeitern gesunde Arbeitsräume zu stellen, wenn ihm vertragsmässig, wie im vorliegenden Falle ausser Frage steht, die Stellung der Arbeitsräume obliegt. Kommt er dieser Verpflichtung nicht nach und weist er seinen Arbeitern Arbeitsräume an, deren Gesundheitsschädlichkeit er bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Hausvaters erkennen konnte und musste, so haftet er den Arbeitern für allen Schaden, der ihnen in Folge des Aufenthalts in den gesundheitsschädlichen Räumen entsteht; denn dieser Schade ist durch sein vertragsmässig zu vertretendes Versehen verursacht. Gleichgültig ist es, ob der Unternehmer eine Einzelperson oder eine juristische Person ist, wie Beklagter sie darstellt. In dem letzteren Fall haben die von ihm zur Leitung des Gewerbebetriebs bestellten Organe, hier also die von

ihm als solche eingesetzten Personen der Fabrikdirection, schuldhaft gehandelt, und für die Folgen dieser Verschuldung hat der Unternehmer selbst vermögensrechtlich einzustehen.

vergl. Entsch. des R. G. Bd. 8 S. 149, in Seuffert Archiv Bd. 38 Nr. 310.

Hieran ändert es nichts, dass Klägerin auf ihr eigenes Ansuchen und aus Mitleid der Direction mit ihrer bedrängten Lage zur Arbeit angenommen sein und ihre Beschäftigung in der Fabrik als Wohlthat vielfach anerkannt haben mag; denn durch diese Umstände wird die vertragsmässige Verbindlichkeit des Beklagten in keiner Weise berührt.

Ebenso unerheblich ist es, ob Klägerin den Organen des Beklagten gegenüber die gesundheitsschädliche Beschaffenheit der ihr zugewiesenen Arbeitsräume gerügt und auf Abhilfe gedrungen hat. Dies würde nur dann als wesentlich angesehen werden können, wenn Mängel der Arbeitsräume geltend gemacht würden, die jene Organe auch bei Anwendung ordnungsmässiger Sorgfalt nicht hätten erkennen können; hier werden aber gerade Mängel behauptet, die offenbar waren und den Fabrikleitern bei Anwendung jener Sorgfalt unmöglich entgehen konnten. Es kommt deshalb auf die Behauptung der Klägerin, dass sie sich bei ihrem vorgesetzten Werkmeister und dem Betriebsinspector wirklich beklagt habe, und auf die Rüge des Beklagten, dass sie ihre Beschwerde nicht bei der Direction angebracht habe, nichts weiter an.

Was endlich den Einwand des Beklagten anlangt, dass es der Klägerin nach dem Reglement für die Arbeiter der Königlichen Pulverfabriken vom 6. Febr. 1877 jederzeit freigestanden hätte, das Arbeitsverhältniss ohne Kündigung zu lösen, und dass ihr Verhalten, indem sie von dieser Befugniss keinen Gebrauch gemacht habe, vielmehr in den Arbeitsräumen verblieben sei, mindestens ein concurrirendes, den Ersatzanspruch ausschliessendes Verschulden der Klägerin darstelle, so kann das Ber. Ger. im Gegensatz zu dem Vorderrichter auch diesen Einwand nicht als begründet anerkennen. Mag Klägerin in der angegebenen Weise auch gehandelt haben, um ihr eigenes, übrigens durch ihre Lage als alleinstehende Frau, die noch für ihr Kind mit zu sorgen hatte, gebotenes Interesse zu wahren, so hat sie doch offensichtlich in der fortdauernden Hoffnung auf Abhilfe, also in dem Vertrauen, dass der Beklagte seine Vertragsverpflichtung künftig erfüllen werde, gehandelt. In solchem Vertrauen auf die Redlichkeit des Vertragsgegners und der dadurch bedingten Handlungsweise kann niemals ein Verschulden gefunden werden.

Nr. 77. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. Februar 1893.

Entsch. des Reichsger. in Civils. Bd. 31. S. 25.

Kann der Dritte, welcher für einen unter das Gesetz vom 6. Juli 1884 fallenden Unfall aufzukommen hat, gegenüber dem Ersatzanspruche der Berufsgenossenschaft aus § 98 des Gesetzes sich auf einen mit dem Verletzten geschlossenen Vergleich berufen?

„Der Arbeiter D. kam am 7. August 1890 durch einen Wagen der beklagten Gesellschaft zu Schaden. Er verlangte von der Beklagten eine Entschädigung. Diese lehnte jede Verantwortlichkeit für den Unfall ab, teilte dem D. aber mit, dass sie für Unfälle der fraglichen Art bei der Transport- und Unfallversicherungsgesellschaft Z. versichert sei, und dass sie selbstverständlich nichts dagegen einzuwenden habe, wenn diese Gesellschaft ihm eine Entschädigung bewilligen wollte. D. wandte sich nun an den Vertreter der Z. und erhielt von derselben eine sog. Liberalitätsentschädigung von 20 Mk. Bei Empfang des Betrages am 10. September 1890 erkannte er an, dass er weitere Schadensersatzansprüche weder an die Beklagte noch an die Z. habe. Am folgenden Tage bestätigte die Beklagte selbst der Versicherungsgesellschaft, dass sie mit Auszahlung der Abfindungssumme für alle Ansprüche befriedigt sei, die sie aus dem Unfalle herleiten könne. — Als D. verunglückte, war er im Dienste der Stadt A. als Strassenreiniger mit Aufsammeln von Papier beschäftigt. Als Strassenreinigungsarbeiter war er auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes bei der Tiefbauberufsgenossenschaft gegen Betriebsunfälle versichert. Der Magistrat der Stadt A. machte die vorgeschriebene Anzeige von dem Unfalle bei der Ortspolizeibehörde. Am 19. Februar 1891 wurde dem D. auf Grund des § 57 des Gesetzes vom 6. Juli 1884 eine monatliche Rente von 20,85 Mk. bewilligt; auch wurden die Kosten der Heilung von der Berufsgenossenschaft übernommen. Jetzt verlangt die Berufsgenossenschaft auf Grund des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes und des § 1 des Haftpflichtgesetzes Ersatz der Heilungskosten und der dem Verunglückten bewilligten Rente von der Beklagten.

Beide Instanzen haben den Anspruch für unbegründet erklärt. Das Berufungsgericht begründet seine Entscheidung folgendermassen: In den Fällen, in welchen vom Gesetze unmittelbar ein Forderungsübergang angeordnet werde, seien zwar die Normen über die Cession nicht ohne weiteres anwendbar; gleichwohl müsse angenommen werden, dass Zahlungen, welche der Verpflichtete ohne Kenntnis des Rechtsüberganges, d. h. ohne Kenntnis der Thatsachen, an die das Gesetz den Rechts-

übergang knüpfe, an den ursprünglich Berechtigten gutgläubig leiste, seine Verbindlichkeit tilgten; Beklagte habe nun, als sie das Abkommen mit D. getroffen, keine Kenntnis davon gehabt, dass dem D. aus dem Unfall Fürsorgeansprüche gegen die Klägerin zustanden; die letztere habe den guten Glauben der Beklagten nicht bestritten; auch habe es offenbar selbst für eine mit der Unfallgesetzgebung vertraute Verwaltungsstelle nicht nahe gelegen, in dem vorliegenden Falle auch nur auf die Vermutung zu kommen, dass das Anfahren des 84jährigen Mannes auf der öffentlichen Strasse für diesen selbst zugleich einen Unfall im städtischen Reinigungsbetriebe darstelle; Klägerin müsse daher den mit D. abgeschlossenen Vergleich, welcher den ganzen etwaigen Entschädigungsanspruch an die Beklagte betreffe, gegen sich gelten lassen. Der hiergegen gerichtete Angriff der Revision kann als begründet nicht angesehen werden.

Nach der Ansicht der Klägerin ist die Beklagte auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes verpflichtet gewesen, für die Verletzungen, welche dem D. bei dem in Rede stehenden Vorfalle zugefügt sind, Entschädigung zu gewähren. Ein solcher Anspruch auf Schadenersatz steht an sich nur dem Verletzten zu; wenn aber derselbe gegen einen derartigen Unfall auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 versichert ist, so geht die Forderung nach § 98 des Gesetzes auf die Berufsgenossenschaft insoweit über, als die Verpflichtung der letzteren zur Entschädigung durch das Gesetz begründet ist. Nun ist es für die Rechtssicherheit des Verkehrs notwendig, dass, wenn ein Uebergang eines Forderungsrechtes von dem ursprünglichen Gläubiger auf einen Dritten stattfindet, der Schuldner, welcher im guten Glauben an den ursprünglichen Gläubiger zahlt oder denselben auf andere Weise befriedigt, befreit werde. Dieses Prinzip ist bei der Cession anerkannt. Während der Übergang des Forderungsrechtes auf den Cessionar mit dem Akte der Cession stattfindet,

vergl. Entsch. des R. G.'s in Civils. Bd. 4 S. 115,

wird der Schuldner auch befreit, wenn er später bis zur Denunziation an den Cedenten zahlt oder denselben sonst abfindet. In gleicher Weise ist in der l. 17 Dig. de transactionibus 2, 15 ausgesprochen, dass bei einem Erbschaftsverkaufe oder einem Erbschaftsvermächtnisse der Erbschaftsschuldner sich gegenüber dem Erbschaftskäufer oder dem Fideikommissar auf einen mit dem Erben geschlossenen Vergleich berufen könne, wenn er sich bei Abschliessung desselben in Unkenntnis von dem Erbschaftsverkaufe oder dem Fideikommisse befunden habe. In dem vorliegenden Falle stellt das Berufungsgericht fest, dass die Beklagte, als der Vergleich mit D. geschlossen wurde, in unverschuldeter Un-

kenntnis davon gewesen sei, dass der fragliche Unfall einen Entschädigungsanspruch nach dem Gesetze vom 6. Juli 1884 begründe, und dass der dem D. gegen sie etwa zustehende Schadensersatzanspruch nach § 98 des Gesetzes zum Teil auf die Berufsgenossenschaft übergehe. Danach muss die Beklagte nach dem oben aufgestellten Prinzipe und in analoger Anwendung der erwähnten Rechtssätze berechtigt erscheinen, sich auch der Klägerin gegenüber auf den mit dem ursprünglichen Gläubiger abgeschlossenen Vergleich zu berufen.

Die Revision bringt ausser den Anführungen in den Vorinstanzen noch vor, dass derjenige, welcher nach dem Gesetze vom 6. Juli 1884 einen Entschädigungsanspruch gegen die Berufsgenossenschaft habe, hierauf nicht verzichten könne, und dass selbst eine Verwandlung der Rentenforderung in eine Forderung auf Kapitalzahlung, abgesehen von dem Falle des § 67 des Gesetzes, ausgeschlossen sei, dass daher dem Versicherten auch die Befugnis versagt werden müsse, bis zur Höhe seines Rentenanspruches auf den ihn wegen des Unfalles gegen einen Dritten zustehenden Schadensersatzanspruch zu verzichten, da sonst der Berufsgenossenschaft die ihr durch das Gesetz angewiesene Deckung entzogen würde. Diese Argumentation trifft aber nicht die obige Ausführung, welche mit der des Berufungsgerichtes übereinstimmt; sie scheint wesentlich gegen die Ansicht gerichtet zu sein, dass erst dann der Übergang der Entschädigungsforderung des Versicherten gegen einen Dritten auf Grund des § 98 a. a. O. stattfinde, wenn die Berufsgenossenschaft Leistungen an den Versicherten gemacht habe, oder doch der demselben nach dem Gesetze vom 6. Juli 1884 zustehende Entschädigungsanspruch in der vorgeschriebenen Weise festgestellt sei. Die Richtigkeit dieser Ansicht kann dahingestellt bleiben, da es für den vorliegenden Fall hierauf nicht ankommt."

Nr. 78. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 16. Februar 1893.

Amtl. Nachr. d. R. V. A. (Ges. Ausg.) Jahrg. X Nr. 8. S. 282. Ziff. 1350.

Verfahren im Falle einer Rentenverminderung nach § 65 des Unfall-Versicherungs-Gesetzes.

Eine Berufsgenossenschaft, die in Gemässheit des § 65 des Unfallversicherungsgesetzes wegen wesentlicher Besserung in dem Zustande des Verletzten dessen Rente herabmindern wollte, hatte zunächst durch förmlichen Bescheid die Rentenzahlung gänzlich aufgehoben und erst danach einen neuen Bescheid erlassen, in dem eine anderweite Feststellung der Rente erfolgt war. Diesem Verfahren ist das Reichsver-

sicherungsamt in Uebereinstimmung mit dem Schiedsgericht in der Rekursentscheidung vom 16. Februar 1893 entgegengetreten:

Die Herabminderung einer durch einen förmlichen Festsetzungsbescheid bewilligten Rente auf Grund des § 65 des Unfallversicherungsgesetzes kann nur bei gleichzeitiger Festsetzung der neuen Rente erfolgen, und die Minderung der Rente tritt erst von dem Tage ab in Wirksamkeit, an welchem der dieselbe aussprechende Bescheid dem Entschädigungsberechtigten zugestellt ist. Eine Zerlegung des Minderungsaktes, wie sie seitens der Beklagten geschehen ist, in der Weise, dass zunächst nur die frühere Rente aufgehoben, und demnächst durch einen besonderen Bescheid die neue herabgeminderte Rente festgesetzt wird, erscheint nicht zulässig. Einem derartigen Verfahren widerspricht die Stetigkeit des Rentenbezuges, welche dem Verletzten gewährleistet werden muss; jenes Verfahren würde unter Umständen dahin führen können, dass der Verletzte während eines erheblichen Zeitraumes über die Höhe des ihm zustehenden, zu seinem Lebensunterhalt nothwendigen Entschädigungsbetrages im Ungewissen verbleiben, diese Entschädigung eine Zeit lang entbehren müsste und in der Wahrnehmung seiner Gerechtsame beschränkt sein würde. Diese Nachtheile dürfen dem Verletzten nicht zugemuthet werden; sie finden in dem Gesetze, insbesondere in dem § 65 a. a. O., keine Begründung. Die Berufsgenossenschaften dürfen vielmehr erst dann zu einer anderweitigen Rentenfestsetzung schreiten, wenn ausreichende Grundlagen für die Bemessung der neuen Rente vorliegen (zu vergl. auch Handbuch der Unfallversicherung Anmerkung 2 zu § 65 des Unfallversicherungsgesetzes).

Nr. 79. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 6. April 1893.

Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. S. 36 ff.

Klagen gegen Eisenbahngesellschaften wegen Schadenersatz infolge mangelhafter Ausführung der Bahnanlage gehören nicht vor die Handelsgerichte. Die Thatsache, dass durch mehrtägigen Regen Hochwasser eintrat, welchem der von der Bahn hergestellte Schutzdamm nicht Widerstand leisten konnte, ist nicht geeignet, eine die Bahn von der Haftung befreiende vis major zu begründen, falls die Bahn nicht beweist, dass infolge des Hochwassers auch ohne Rücksicht auf die mangelhaften Schutzvorkehrungen die Ueberschwemmung hätte eintreten müssen.

Paul Ch. ist Besitzer mehrerer Grundparcellen in G., und zwar der Parcelle 304, welche in ihrem östlich von der Bahnstrecke der Linie von K. nach B. gelegenen Theile ein Bohnenfeld, in dem westlich von dieser Bahnstrecke gelegenen Theile ein Kartoffelfeld ist, weiter der

Parcellen 306, 310, 312, welche alle drei nach ihrer Culturgattung als Haferfelder bezeichnet werden. Diese Parcellen wurden am 29. Juli 1889 überschwemmt und wurde bei einem bald nach dieser Ueberschwemmung über Ansuchen des Ch. vorgenommenen Sachverständigenbefund zu ewigen Gedächtnisse der Schade mit 146 fl. bewerthet.

Ch. klagte die K. E. N.-Bahn vor dem städt.-deleg. B. G. Leopoldstadt in Wien auf Ersatz dieses Schadens, indem er, gestützt auf § 10*b*, al. 2, der Verordnung vom 14. September 1854, R. G. B. Nr. 238, ausführte, dass nur die mangelhafte und verfehlte Herstellung der der Geklagten als Erbauerin und Eigenthümerin der Bahnstrecke H.-B. nach der erwähnten Gesetzstelle obliegenden Schutzvorrichtungen für die Grundstücke des Anrainer die Ueberschwemmung seiner Felder verursacht habe.

Was die Haferfelder anbelangt, hat die zweite Instanz mit Recht als erwiesen angenommen, dass die Ueberfluthung derselben zum grössten Theile durch den Kisiolowkabach und zwar infolge des Dammrisses geschah, und es kann diese Annahme durch die Aussagen der Zeugen G., B. und J. nicht entkräftet werden, denn G. giebt nur an, dass schon um 6 bis 7 Uhr Früh an einer Stelle des von C. gepachteten Feldes das Wasser aus dem Radonbache 78 Centimeter hoch stand, woraus nicht folgt, dass das Feld überhaupt überschwemmt war, und J. giebt nur an, dass auf dem genannten Felde das Wasser 76 Centimeter hoch stand und auf dem C.'schen Haferfeld das Wasser bis zu den Knöcheln reichte. Diese Aussagen, welche übrigens mit jenen des doch in erster Linie betheiligten C. und jenen der Zeugen H., G. und N. nicht übereinstimmen, betreffen also hauptsächlich nicht die Ch.'schen Felder, sondern jene des C. und bestätigen jedenfalls nicht eine bedeutende Ueberfluthung, sondern nur ein mässiges Austreten des Radonbaches, daher keineswegs erwiesen ist, dass damals schon die Ersteren, welche ja gegen das genannte Feld durch Dämme abgegrenzt sind, von diesem Bache überfluthet wurden und insbesondere, dass dieser die Hauptursache der Ueberschwemmung war. Die Aussage des B. kann aber nicht berücksichtigt werden, weil dieselbe mit den anderen Aussagen und den Erhebungen in Widerspruch steht: dass aber der Radonbach zur Ueberschwemmung beitrug, haben die durchgeführten Beweise ergeben, und hat diesem Umstande die zweite Instanz in ihrer Entscheidung Rechnung getragen.

Bezüglich des Bohnenfeldes rechtfertigen weder die Ausführungen des Processes, noch jene der Revisionsbeschwerden die Annahme, dass die Ueberschwemmung desselben hauptsächlich durch den Radonbach erfolgt sei.

Es geht dieser Umstand auch mit Bestimmtheit weder aus der Aussage des Zeugen B., noch aus jener des Zeugen J. hervor, welche übrigens Beide nicht bestreiten, dass auch der Kisiolowkabach dieses Feld überschwemmte. Die Zuerkennung des halben Schadenbetrages ist daher in § 1304 a. b. G. B. vollkommen begründet.

Dass das Kartoffelfeld durch den Kisiolowkabach überschwemmt wurde, ist durch die geführten Beweise fehlgehend, und es kann der Umstand, dass nach der Aussage mehrerer Zeugen der Kläger Theile desselben ihnen zur Bearbeitung gegen einen Antheil am Ertrage überliess, auf seinen Ersatzanspruch keinen Einfluss nehmen, weil einerseits nicht vorliegt, dass gerade diese Antheile überschwemmt waren und inwieweit, sowie welcher Theil des Schadens sie getroffen habe, andererseits aber diese Personen den Ersatz jedenfalls vom Kläger verlangen werden.

Die Haftung der geklagten Bahn hat die zweite Instanz gesetzmässig begründet. Den Beweis, dass ausser den als fehlerhaft oder mangelhaft construirten Bahnanlagen noch andere Ursachen die Ueberschwemmung veranlasst haben, und dass insbesondere vis major angenommen werden müsse, hat die Geklagte, welcher derselbe obgelegen wäre, nicht geliefert und muss in dieser Richtung namentlich auf die Aussagen mehrerer Zeugen hingewiesen werden, welche bestätigen, dass die Ueberschwemmung nicht so gross war, wie jene des Jahres 1889, und des Zeugen S., welcher dieselbe als nicht bedeutend bezeichnete.

Es kann auch bezüglich des Bohnenfeldes der Umstand, dass das Wasser auf dasselbe durch das zur Bewässerung der klägerischen Teichparcellen durch den Bahndamm gelegte eiserne Rohr eindrang, die Geklagte von der Haftung nicht befreien, weil nach dem Gutachten der einvernommenen technischen Sachverständigen die Ueberfluthung dieses Feldes sowohl durch die zu niedrige Brückenanlage als durch den Abgang einer genügenden Abflussvorrichtung des Materialgrabens gefördert wurde und in erster Linie zu derselben beitrug.

Das oberlandesgerichtliche Urtheil war daher zu bestätigen.

Nr. 80. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 10. Mai 1893.

[Röll Eisenbahnrechtl. Entsch. 1893. S. 74.]

Zuerkennung des capitalisirten Taglohnes an den durch eine Ereignung im Verkehr bleibend erwerbsunfähig gewordenen Bahnbediensteten. Berücksichtigung eines Theiles der Meilengelder bei Bemessung der Entschädigung für Verdienstentgang.

Der übereinstimmende Ausspruch der Untergerichte, dass der Kläger als Folge der in der Klage geschilderten Ereignung im Betriebe der

Eisenbahn ein schweres Nervenleiden davongetragen habe und erwerbsunfähig geworden sei, kann mit Rücksicht auf das Ergebniss der Verhandlung und der aufgenommenen Beweise durch Zeugen und Sachverständige mit haltbarem Grunde nicht beanstandet werden. Die Untergerichte haben danach angenommen, dass im vorliegenden Falle der § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 28, Anwendung finde und dass demnach die geklagte Eisenbahngesellschaft verpflichtet sei, den dem Kläger durch diese Verletzung entstandenen Schaden zu ersetzen. Nach der bezogenen Gesetzesstelle gilt die Vermuthung, dass die Ereignung, durch welche der Kläger beschädigt worden ist, durch Verschulden der Belangten eingetreten sei, und trifft dieselbe sonach gemäss § 1324 a. b. G. B. die Verpflichtung, volle Genugthuung zu leisten.

Wenn nun die beiden Gerichte der unteren Instanzen davon ausgehend, dem Kläger den Ersatz eines zehnjährigen Erwerbsentganges und ein Schmerzensgeld, wenn auch in verschiedener Höhe zuerkannt haben, so wird es evident, dass von der in der Revisionsbeschwerde begehrten gänzlichen Abweisung der Klage keine Rede sein könne, da dieses Begehren nach der Lage der Urtheile ein ausserordentliches ist, welches nach § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27 und § 51 des Gesetzes über das Summarverfahren unzulässig ist. Aus demselben Grunde muss das Revisionsbegehren hinsichtlich des gleichlautenden Ausspruches der Untergerichte, dass die belangte Bahngesellschaft, respective der Staat dem Kläger das Zehnfache des jährlichen Verdienstes zu zahlen hat, als unstatthaft zurückgewiesen werden.

Was jedoch die Beträge dieses Verdienstentganges und des Schmerzengeldes anbelangt, welche vom Gerichte erster Instanz mit 3295 und 3000 fl. dem Kläger zugesprochen wurden, so kann den vom O. L. G. für die Erhöhung dieser Beträge auf 3545 und 5000 fl. angeführten Gründen nicht beigetreten werden, und ist in diesen Richtungen den Urtheilsgründen des Gerichtes erster Instanz beizutreten und werden darum die abschlägigen Absätze des erstrichterlichen Urtheiles wieder hergestellt.

Nr. 81. Entsch. des Oesterr. Eisenbahn-Schiedsgerichts.

Vom 17. Oktober 1893.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII Nr. 84. S. 1491.]

Die Bahnverwaltung kann die Richtigkeit einer Abwage, bei der sie ohne Protest intervenirt hat, nicht nachträglich anfechten.

Die Firma M. H. & Söhne hatte laut producirter Frachtbriefe bei den Stationen Podwołoczyska und Brody der Carl Ludwig-Bahn in der

Zeit vom 2. August bis 8. Oktober 1892 Sendungen von Weizen in Wagenladungen in loser Schüttung (alla rinfusa) an die Schrannenverwaltung in Lindau aufgegeben. Laut vorgewiesenem Wagescheine der Schrannenverwaltung wurde beim Einlangen dieser Sendungen in Lindau ein den reglementmässigen einpercentigen Abgang übersteigender Abgang im Gesammtgewichte von 1428 kg constatirt, und behauptete die Firma, dass, da der Preis des Weizens damals 22½ Pfennig pro Kilogramm betrug, ihr ein Schade in der Höhe von 321 Mark 30 Pfennig erwachsen sei, dessen Ersatz sie nun von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als Aufgabsbahn, bezw. als Rechtsnachfolgerin der Carl Ludwig-Bahn, anklagte.

Bei der am 17. Oktober 1893 durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Ersatze von 163 Mark 22 Pfennig sammt 6 pCt. Zinsen vom 1. November 1892 verurtheilt, und zwar mit folgender Begründung:

Bei der Verhandlung war unter Ausscheidung jener Abgänge, bezüglich welcher aussergerichtlich die Einwendung der Verjährung erhoben war, der Klagsanspruch auf 163 Mark 22 Pfennig restringirt worden. Der Vertreter der General-Direction verwies auf den bereits in einem analogen Falle am 28. April 1893, Z. 3075, erflossenen Schiedsspruch, welcher anerkannte, dass die Abwage in Lindau in Säcken mit der Abwage bei der Aufgabsstation in voller Waggonladung nicht gleichartig, und das aus den vorgelegten Thatbestandsprotokollen der Station Lindau ersichtlich sei, dass die Verminderung des Transportgutes nicht auf bahnseitige Einrichtungen zurückzuführen sei, mithin die Bahn kein Verschulden und auch keine Ersatzpflicht treffe. Das Schiedsgericht hat bereits in seinem früheren Schiedsspruche der Ansicht Ausdruck gegeben, dass nur eine auf der Auf- und Abgabsstation gleichförmig erfolgende Abwage bei alla rinfusa-Ladungen geeignet sei, eine Wagedifferenz, also ein Manco, festzustellen. Da jedoch damals die geklagte General-Direction weder die Art und Weise der auf der Abgabsstation erfolgten Abwage, noch auch die Richtigkeit des von der klagenden Firma vorgelegten Wagescheines bestritten hatte, musste das Schiedsgericht das aus der Vergleichung der beiden Abwagen resultirende Manco als vorhanden seinem Schiedsspruche zu Grunde legen. Nun hat allerdings die k. k. General-Direction bei der heutigen Verhandlung die verschiedene Art der Abwage beanstandet, doch kann diese erst in der Verhandlung erfolgte Beanständigung nicht als relevant erscheinen, sondern hätte dieselbe in dem Momente stattfinden müssen, als in Lindau die Abwage in Säcken statt in Waggons eintrat. Wie aber aus dem producirten Thatbestandsprotokolle ddto. Lindau

vom 30. August 1892 rücksichtlich einer der in Frage stehenden Sendungen hervorgeht, erfolgte die Abwage in Säcken nicht durch die Schrannenverwaltung allein, sondern unter Intervention der Bahn selbst, da das fragliche Thatbestandsprotokoll nicht nur auf einer mit „K. k. österreichische Staatsbahnen" überschriebenen Drucksorte ausgefertigt, sondern auch von einem Bahnbeamten unterzeichnet erscheint, unter Punkt G das verbliebene Manco, dessen Ersatz beansprucht wird, ausdrücklich anfweist, und unter Punkt H beifügt, dass die sorgfältige Verwiegung jedes einzelnen gefüllten Sackes stattfand, hiebei aber von einer Einwendung gegen diese Art der Abwage Seitens der Bahnorgane keine Erwägung geschieht, endlich unter Punkt F noch der Vermuthung Ausdruck gegeben wird, dass das Gewichtsmanco auf ungenauer Nachwiegung der Waggonladung auf der Abgangsstation Podwołoczyska beruhe.

Wenn nun die Bahnverwaltung gegen eine Abwage der Ladung nach erfolgter Einfassung in Säcke nicht nur keine Einwendung erhob, sondern auch bei derselben mitwirkte, und die Partei aus dem Resultate dieser Abwage nunmehr Ersatzforderungen macht, so kann die Bahn nachträglich aus letzterem Umstande die Richtigkeit der unter Mitwirkung ihrer eigenen Organe und überdies von beeideten Wagemeistern vorgenommenen Abwage nicht bestreiten.

Weiteres hat der Vertreter der k. k. General-Direction zugegeben, dass in den anderen der Klage zu Grunde liegenden Fällen ebenfalls Thatbestandsprotokolle analogen Inhaltes aufgenommen wurden. Das Schiedsgericht war daher der Ansicht, dass die Bahn nicht berechtigt sei, aus der Verschiedenheit der Abwage eine Einwendung gegen die klägerische Forderung zu erheben, da sie ja selbst zu der Manipulation der Ausladung und Einfüllung in Säcke mit nachfolgender Abwage derselben ihre Zustimmung ertheilt hat.

Was die Höhe des Schadens betrifft, so hat zwar die General-Direction die Eigenschaft des Stadtlagerhauses in Lindau als einer öffentlichen Anstalt bestritten, das Schiedsgericht, nach freier Ueberzeugung urtheilend, hatte jedoch umsoweniger Grund, die Richtigkeit der vom Stadtlagerhause in Lindau ausgestellten Wagscheine anzuzweifeln, als dieselben auch die Unterschrift der Verwaltung und des verpflichteten Wägers tragen; das Schiedsgericht ist daher der Ansicht, dass die durch die Wagscheine ausgewiesenen Gewichtsmengen der richtig vorgenommenen Abwage entsprechen.

Danach erscheint das vom Kläger berechnete Manco nachgewiesen.

Da weiters der der Schadensberechnung zu Grunde gelegte Preis des Weizens nicht bestritten wurde, ist auch die Höhe des Schadens

in dem von der klägerischen Firma beanspruchten restringirten Betrage als erwiesen anzusehen.

Nr. 82. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 28. Oktober 1893.

Entsch. des Reichsger. in Civils. Bd. 31. S. 145.

1. Ist der Inhaber von Schuldverschreibungen zur Klage auf Zahlung vertragsmässiger Zinsen auch ohne den Besitz von Koupons berechtigt, wenn ihm vom Schuldner die Ausfolgung einer Kouponserie mit einem der Obligation entsprechenden Inhalte verweigert worden ist?

2. Wird durch die Ausgabe und Annahme einer Kouponserie mit Talon ein Recht des Schuldners begründet, auch in Zukunft nur Talons und Koupons mit dem Inhalt der früher ausgegebenen auszufolgen?

Im Jahre 1872 hat die Beklagte eine fünfprozentige Prioritätsanleihe aufgenommen und darüber Teilschuldverschreibungen über je 300 Gulden österreichischer Währung in Silber, gleich 200 Thalern Vereinsmünze oder 350 Gulden süddeutscher Währung ausgestellt.

Nach den Schuldverschreibungen sind Kapital und Zinsen nach Wahl des Besitzers in österreichischer Währung, in Thaler oder in süddeutscher Währung, und zwar die Zinsen gegen Beibringung des betreffenden Koupons halbjährlich am 1. Mai und 1. November mit jährlich 15 Gulden österreichischer Währung Silber = 10 Vereinsthalern = 17,30 Gulden süddeutscher Währung, bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, bei S. Bleichröder in Berlin, bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und anderen zahlbar. Die mit den Schuldverschreibungen zugleich ausgegebene Serie Zinskoupons lautete dahin

„Koupon Nr. . . . zahlbar am . . .
Koupon mit 7,50 Gulden österr. W. in Silber = 5 Vereinsthaler = 8,45 Gulden südd. W. bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien (usw. folgen die deutschen Zahlstellen).

Kaiser Ferdinands Nordbahn.“

Bei der zweiten Ausgabe einer Kouponserie im Jahre 1882 wurde der Betrag lediglich in österreichischer Währung, jedoch unter Beibehaltung der deutschen Zahlstellen angegeben. Das Gleiche geschah im Jahre 1892 bei Ausgabe einer neuen Kouponserie. Der Kläger, welcher Besitzer von 99 Obligationen ist, hat die Annahme solcher neuen Koupons verweigert und Zinskoupons mit dem Inhalte der zuerst ausgegebenen verlangt. Nachdem ihm dies verweigert worden war, hat er die 99 Obligationen bei einem Breslauer Bankhause hinterlegt und unter Vorlegung des Hinterlegungsscheines und der zu den Papieren gehören-

den Talons die Zahlung der am 1. Mai 1892 fällig gewordenen Zinsen mit je 5 Thalern = 15 Mark für jede Obligation verlangt. Weil diese Zahlung nicht erfolgte, hat er am 20. Mai 1892 in Wien und am 24. Mai 1892 in Berlin Protest erheben lassen. Sodann hat er auf Grund eines Arrestbefehles Forderungen der Kaiser Ferdinand Nordbahngesellschaft an den preussischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion zu Breslau, und an diese selbst als Generalsaldierungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnen gepfändet und Klage auf Zahlung von 1485 Mk. oder 495 Thalern gegen einen Vermerk dieser Zahlung auf den Talons zu ihren Anleihensobligationen und von 29,16 Gulden und 15,90 Mk. Protestkosten nebst Zinsen seit dem Tage der Rechtskraft erhoben.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage und widerklagend beantragt: „festzustellen, dass Kläger nicht berechtigt ist, zum Zwecke der Zinserhebung für die 99 Stück Obligationen der von der Beklagten 1872 emittierten fünfprozentigen Anleihe Zinsscheine mit anderem Texte, als die letzt eingelöste Serie dieser Zinsscheine hatte, zu verlangen.“ Die Beklagte hat zunächst eingewendet, dass Kläger keine Zinsen verlangen könne, weil er nicht im Besitze der betreffenden Zinskoupons sei, und in den Schuldverschreibungen die Zinszahlung ausdrücklich von Beibringung der Koupons abhängig gemacht werde. Die von ihr angebotenen Koupons entsprächen, wie weiter ausgeführt wird, der aus den Schuldscheinen sich ergebenden Verbindlichkeit.

Die Instanzrichter haben, unter Abweisung der Widerklage, die Beklagte nach dem Klageantrage verurteilt; die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

... „In der Hauptsache handelt es sich nur um die beiden Fragen: 1. Ob die Klage statthaft sei, obgleich der Kläger nicht im Besitze von Koupons ist. Die Zulässigkeit einer solchen Klage ist bereits im reichsgerichtlichen Urteile vom 30. September 1885,

vergl. Entsch. des R. G.'s Bd. 14 S. 162,

anerkannt worden; bezüglich der dagegen erhobenen Bedenken,

vergl. Goldschmidt, Zeitschr. für Handelsrecht Bd. 32 S. 251,

ist folgendes zu bemerken: Wenn auch, wie im angeführten Urteile vom 30. September 1885 ausgeführt ist, die Bezahlung der Zinsen nur gegen Präsentation der Koupons verlangt werden kann, so muss doch eine Ausnahme von diesem Grundsatze dann anerkannt werden, wenn die Schuldnerin selbst widerrechtlich die Ausfolgung der Koupons verweigert hat; denn aus ihrem eigenen widerrechtlichen Verhalten kann sie eine Einrede nicht herleiten, diese wird vielmehr durch die Replik

der Arglist (replica doli) entkräftet. Widerrechtlich ist es aber, wenn die angebotenen Koupons auf eine andere als die im Vertrage zugesicherte Leistung lauten, und die Ausgabe vertragsgemässer Koupons verweigert wird. Ausserdem steht der Beklagten entgegen, dass sie im Besitze der Koupons und daher in der Lage ist, solche so zu behandeln, wie wenn sie ihr gegen Bezahlung der Zinsen präsentiert worden wären.

Sodann fragt es sich 2. ob durch Annahme der Talons und veränderten Koupons im Jahre 1882 das ursprüngliche Rechtsverhältnis dahin geändert worden ist, dass die Beklagte auch in Zukunft nur Koupons mit dem Inhalte, welchen die im Jahre 1882 ausgegebenen hatten, zu emittieren verpflichtet ist. Auch in Beziehung auf die Entscheidung dieser Frage ist dem Berufungsgerichte beizupflichten. Dass der Inhalt des im Jahre 1882 ausgegebenen Talons nicht feststeht, ist unerheblich. Der Talon ist kein Inhaberpapier; er wird nicht ausgestellt, um das Recht auf neue Zinsscheine von der Hauptobligation abzulösen, sondern nur um die beschwerende und gefährdende Vorlegung der letzteren zu ersparen.

Vergl. Entsch. des R. O. H. G.'s Bd. 10 S. 318. 319; Entsch. des R. G.'s in Civils. Bd. 3 S. 154. 155, Bd. 4 S. 141.

Ist aber der Talon nicht die Urkunde, welche über die Zinspflicht zu bestimmen hat, so kann aus der Annahme eines solchen, in welchem nur die gleichen Koupons wie die im Jahre 1882 ausgegebenen versprochen werden, keine Einwilligung dahin hergeleitet werden sollen, wie solche auf Grund der Hauptobligation gefordert werden können."

Nr. 83. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom $\frac{\text{4. November}}{\text{2. Dezember}}$ 1893.[1])

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. B. 32. S. 298.]

§§ 8. 10. Preuss. Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874. Wenngleich der objektive, reichlich bemessene Werth des Grundstücks in der Regel die vollständige Entschädigung des Expropriaten bildet, so ist doch auch die Berücksichtigung des individuellen d. h. desjenigen Werthes, welchen es für diesen insbesondere hat, nicht ausgeschlossen, z. B. also des Umstandes, dass das Grundstück von ihm lange Jahre für ein bestimmtes Gewerbe benutzt worden ist.

„Ein weiterer Streitpunkt betrifft die Frage, welche Bedeutung dem Umstande, dass in dem enteigneten Hause das optische Geschäft

[1]) Weitere Ausführung der bereits auszugsweise Bd. X. Nr. 190. S. 250 mitgetheilten Entscheidung v. 2. Dezember 1893.

Diese Entscheidung wird im Anhange (Abhandlungen: Nr. 2.) vom Herrn Reichsgerichtsrath a. D. Dr. Bähr besprochen.

der Kläger schon seit sechzig Jahren ununterbrochen betrieben worden, bei Bemessung der Enteignungsentschädigung beizulegen ist.

Der Entschädigungsfeststellungsbeschluss des Polizeipräsidiums hat diesem Umstande in der Art Rechnung getragen, dass er den Klägern dafür den zwanzigfachen Betrag der Differenz zwischen dem auf 2367 Mk. geschätzten jährlichen Mietswerte ihres Geschäftslokales in dem enteigneten Hause und dem Mietzinse von 4200 Mk., den sie für ein neues Geschäftslokal in derselben Gegend aufwenden mussten, mit 36 660 Mk. zubilligt „als Aequivalent eines mit dem Besitze des Grundstückes untrennbar gewesenen dinglichen Vorteiles, welcher mit der Entäusserung des Grundstückes verloren geht."

Einen anderen Standpunkt hat in betreff dieses im Rechtswege nur von der Beklagten angefochtenen Entschädigungspostens der erste Richter eingenommen, indem er den Klägern zwar eine Entschädigung dafür zuspricht, dass sie für die neuen Geschäftslokalitäten mehr Mietzins zahlen müssen, als der Mietwert der früheren Geschäftsräume beträgt, diese Entschädigung aber auf den fünffachen Betrag der Differenz beschränkt, da er den den Klägern aus der Notwendigkeit, ein teureres Lokal zu mieten, erwachsenden Nachteil als einen nur vorübergehenden erachtet. Des besonderen Umstandes, dass das Geschäft in dem enteigneten Hause schon von alters her betrieben wurde, ist hierbei keine Erwähnung geschehen.

Erst in der Berufungsinstanz ist der gedachte Umstand wieder in den Vordergrund getreten, jedoch nicht, wie im Entschädigungsfeststellungsbeschlusse, in Verbindung mit dem höheren Mietspreise des neuen Geschäftslokales, sondern unabhängig hiervon als ein bei Schätzung des Grundstückswertes zu berücksichtigendes Moment. Demgemäss ist in der Berufungsinstanz Beweis erhoben worden." . . .

(Es folgt die Darstellung des Beweisergebnisses, aus welchem hervorzuheben ist, dass der Sachverständige Baurat D. den aus der langen Dauer des Geschäftsbetriebes in dem nämlichen Lokale herzuleitenden Mehrwert des letzteren auf einen Kapitalbetrag von 7759,20 Mk. schätzte, entsprechend dem fünffachen Betrage der Differenz zwischen dem objektiven Mietswerte und dem durch den gedachten Umstand bedingten höheren Ertragswerte.)

„Der Berufungsrichter hat die Schätzung des Sachverständigen D. seiner Entscheidung zu Grunde gelegt. . . . Ausdrücklich tritt der Berufungsrichter dem Sachverständigen darin bei, dass die aus dem langen Bestehen des klägerischen Geschäftes in demselben Grundstücke sich ergebende Wertserhöhung des letzteren als eine mit der Zeit abnehmende und nach Verlauf von zehn Jahren als geschwunden anzusehen sei.

Wörtlich genommen enthält dieser Satz, wie die Revison mit Recht bemerkt, einen offenbaren Widersinn; denn hatte das Grundstück zur Zeit der Enteignung einen höheren Wert infolge des Umstandes, dass darin seit so langen Jahren das Optikergeschäft betrieben wurde, so würde, wenn die Enteignung nicht stattgefunden hätte, das Grundstück also zunächst im Besitze der Kläger geblieben wäre, jener höhere Wert nicht von Jahr zu Jahr geringer geworden, zuletzt ganz geschwunden sein, sondern hätte eher — unter sonst gleich bleibenden Verhältnissen — sich vergrössern müssen. Gemeint ist natürlich etwas anderes: nämlich, dass der geschäftliche Nachteil, den die Kläger dadurch erlitten, dass sie das Geschäft von der altgewohnten und allbekannten Stelle verlegen mussten, im Laufe der Zeit sich ausgeglichen haben würde. Das berührt aber nicht unmittelbar den Grundstückswert und steht nicht im Einklange mit der Annahme des Berufungsrichters, dass durch den hier fraglichen „stadtbekannten" Umstand dem Grundstücke selbst eine charakteristische Eigenschaft verliehen wurde. Betrachtet man jenen Umstand als eine die Benutzungsfähigkeit des Grundstückes, wenn auch nur in einer bestimmten Richtung, steigernde Eigenschaft des Grundstückes, so würde davon in erster Linie der objektive Wert (Verkehrswert) des Grundstückes beeinflusst sein.

Es mag aber bezweifelt werden, ob der Umstand, dass ein Grundstück durch lange Jahre in gleicher Weise benutzt worden ist, als eine demselben anhaftende Eigenschaft angesehen werden kann, und andererseits würde, wenn man das annehmen wollte, dem Interesse der Kläger nicht voll genügt sein, wenn ihnen nur der mit Rücksicht auf diese Eigenschaft bemessene objektive Wert, also derjenige Wert zugesprochen würde, den das Grundstück vermöge seiner besonderen Benutzungsfähigkeit zu einem Optikergeschäft für jeden Besitzer hatte, auch wenn dieser nicht selbst das Geschäft betrieb, und demgemäss „jene Eigenschaft" nur durch Vermietung des Lokales an einen Optiker für sich hätte nutzbar machen können.

Die Frage, inwieweit der langjährige Betrieb des Optikergeschäftes in dem enteigneten Grundstücke bei Feststellung der Enteignungsentschädigung zu berücksichtigen sei, ist vielmehr vom Gesichtspunkte des sogenannten individuellen Wertes aus zu beurteilen, das heisst desjenigen Wertes, den das enteignete Grundstück für die Kläger hatte. Dass der nach § 8 des Enteignungsgesetzes zu erstattende volle Wert des abzutretenden Grundstückes den individuellen Wert mitumfasst, hat der Berufungsrichter ausdrücklich angenommen, und es ist dem mit der aus § 10 Abs. 1 a. a. O. sich ergebenden Einschränkung beizutreten.

Allerdings ist behufs Ermittelung des vollen Wertes eines enteigneten Grundstückes, auf dessen Ersatz der Eigentümer nach § 8 des Enteignungsgesetzes Anspruch hat, zunächst der objektive, das heisst der dem Grundstücke an und für sich beiwohnende, durch seine Benutzungsfähigkeit bedingte Wert (der gemeine Wert des § 112 A. L. R. I. 2), festzustellen, und es wird in diesem reichlich zu bemessenden Werte der Eigentümer in der Regel die ihm gebührende „vollständige Entschädigung“ (§ 1 a. a. O.) finden. Trifft dies aber in einem gegebenen Falle nicht zu, so würde es eine Verletzung des in § 1 des Enteignungsgesetzes an die Spitze gestellten Prinzipes sein, wenn man dem Eigentümer den Ersatz der durch den gemeinen Wert des Grundstückes nicht gedeckten Nachteile versagen wollte, welche ihm aus der Entziehung seines Eigentumes erwachsen. Diesem Prinzipe wird vollständig nur Rechnung getragen, wenn der Eigentümer den Wert ersetzt erhält, welchen das enteignete Grundstück für ihn hatte. Dass dabei der sogenannte Affektionswert, der Wert der besonderen Vorliebe ausgeschlossen bleibt, liegt in der Natur der Sache, weil derselbe jeder realen Grundlage entbehrt und nur in der Meinung des Eigentümers besteht (§ 115 a. a. O.). Dagegen nötigt das Prinzip der „vollständigen Entschädigung“, bei Bemessung des „vollen Wertes“ im Sinne des § 8 des Enteignungsgesetzes alle vermögensrechtlichen Vorteile zu berücksichtigen, die dem Eigentümer aus dem Besitze und der Benutzung des Grundstückes erwachsen und durch die Enteignung entzogen werden. Der Vermögensstand des Eigentümers soll nach der Enteignung kein schlechterer sein, als er vorher war. Dieser Satz bedingt mit Notwendigkeit, dass bei Ermittelung des vollen Wertes des enteigneten Grundstückes neben dem Werte, den dasselbe nach seiner Benutzbarkeit für jeden Besitzer (Käufer) haben würde, das besondere vermögensrechtliche Interesse zu berücksichtigen ist, welches der Besitz und die Benutzung desselben für den bisherigen Eigentümer hatte.

Diesen überwiegenden Gründen gegenüber lässt sich auch aus der Entstehungsgeschichte des § 8 des Enteignungsgesetzes eine Einschränkung der Erstattungspflicht auf den objektiven Wert des abzutretenden Grundstückes nicht herleiten.

Vgl. Eger, Gesetz über die Enteignung S. 105 flg.; Baehr und Langerhans, Gesetz über die Enteignung (1. Ausg.) S. 33; dagegen Loebell, Enteignungsgesetz S. 47 fl.; Dernburg, Preussisches Privatrecht 4. Aufl. Bd. 1 S. 73/74.

Auch die Analogie mit dem Kaufe und der Satz, dass die Entschädigung dem Preise zu gleichen habe, den der Eigentümer bei einem unter günstigen Verhältnissen geschlossenen freiwilligen Verkaufe

hätte erzielen können, sprechen nicht gegen, sondern für die Berücksichtigung des subjektiven Interesses des Eigentümers. Denn der Kaufpreis bestimmt sich eben durch das beiderseitige Interesse des Käufers und des Verkäufers. Lassen diese sich nicht vereinigen, so kommt eben ein Kauf nicht zustande. Wenn der Verkäufer in einem vom Standpunkte des Käufers vielleicht ganz angemessenen, vielleicht sogar hohen Gebote sein vermögensrechtliches Interesse nicht gewahrt sieht, so wird er zu diesem Preise nicht verkaufen; in seinem Gegengebote aber wird er alle Vorteile, die ihm die Benutzung des Grundstückes gewährt, alle Nachteile, die ihm aus der Veräusserung desselben entstehen, mitveranschlagen.

Vgl. Loebell, a. a. O. S. 48.

Es darf also der Kaufpreis, der bei einem freiwilligen Verkaufe zu erzielen sein würde, nicht lediglich vom Standpunkte des Käufers, sondern muss wesentlich vom Standpunkte des Verkäufers beurteilt werden. Nicht sowohl darauf kommt es an, wieviel ein beliebiger Dritter für das Grundstück hätte geben können, sondern darauf, für wieviel es der Eigentümer, ohne in Vermögensverlust zu geraten, hätte verkaufen können. Nur ein Verkauf, in welchem sein vermögensrechtliches Interesse in jeder Hinsicht gewahrt wird, ist für den Eigentümer ein günstiger zu nennen.

Auf dem Prinzipe, dass dem Eigentümer in dem vollen Werte des enteigneten Grundstückes auch sein Interesse vergütet werden soll, beruht die Bestimmung des ersten Absatzes des § 10 a. a. O., wonach die bisherige Benutzungsart des Grundstückes bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden kann, welcher erforderlich ist, dem Eigentümer ein Ersatzgrundstück zu verschaffen. Diese Bestimmung erkennt das Prinzip selbst an, indem sie seine Anwendung einschränkt. Die Bestimmung hätte keinen Sinn, wenn nicht die Benutzungsart des Grundstückes als ein unter Umständen den Wert desselben erhöhendes Moment anerkannt wäre. Darunter kann aber nur der Wert, den es für den bisherigen Eigentümer hatte, verstanden sein. Rein objektiv kann der Wert, der sich aus der bisherigen Benutzungsart ergiebt, niemals höher sein, als der aus der Benutzungsfähigkeit abstrahierte Wert. Denn entweder ist die bisherige Benutzungsart die vorteilhafteste, dann entspricht sie eben zugleich der Benutzungsfähigkeit, oder das Grundstück kann ausgiebiger und vorteilhafter benutzt werden als bisher, dann greift zu Gunsten des Eigentümers der höhere Wert Platz, der sich aus der Benutzungsfähigkeit ergiebt. Wenn also im § 10 a. a. O. die bisherige Benutzungsart als ein den Wert erhöhendes Moment vorausgesetzt ist,

so kann damit nur der Wert gemeint sein, welchen das Grundstück für den bisherigen Eigentümer hatte, wie sich auch daraus ergiebt, dass diesem durch die Entschädigung die Mittel gewährt werden sollen, ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit demselben Erfolge zu benutzen. Dass dabei besonders an ein von dem Eigentümer in dem Grundstücke betriebenes Gewerbe gedacht ist, ergiebt sich aus der Entstehungsgeschichte des Paragraphen und seinem Verhältnisse zu § 8 der früheren Entwürfe.

Vgl. Eger, a. a. O. S. 157 flg.

Dass der Ermittelung des Wertes, welchen ein Grundstück infolge des von ihm darin betriebenen Gewerbes für den Eigentümer hatte, nicht der ganze von demselben vermöge seiner Thätigkeit und Befähigung erzielte Geschäftsgewinn zu Grunde gelegt werden kann, ist selbstverständlich, weil ja diese persönlichen Faktoren von der Enteignung unberührt bleiben, wohl aber müssen dem Eigentümer die Vorteile voll vergütet werden, welche ihm das abzutretende Grundstück gerade in Hinsicht auf seinen Geschäftsbetrieb bietet. Als ein solcher Vorteil ist im vorliegenden Falle der Umstand geltend gemacht, dass in dem enteigneten Hause das Geschäft der Kläger seit einer langen Reihe von Jahren betrieben worden ist. Hatte infolgedessen das Grundstück für die Kläger einen höheren Wert, als für einen Dritten (der nicht gerade selbst das Geschäft der Kläger hätte fortsetzen wollen), so muss ihnen dieser höhere Wert vergütet werden. Für die Bemessung dieses höheren Wertes bietet nach § 10 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes der Preis eines (gleichviel, ob durch Kauf oder mietsweise beschafften oder zu beschaffenden) Ersatzgrundstückes einerseits die Grenze, andererseits den nächstliegenden Massstab. Sind die Kläger, um ihr stadtbekanntes Geschäft in einem anderen Lokale derselben Stadtgegend, in dem es so lange bestand, mit gleichem Erfolge fortzuführen, genötigt gewesen, einen höheren Mietzins aufzuwenden, als der objektive Mietswert der früheren Geschäftsräume betrug, so drückt dieser Mehraufwand zugleich den Mehrwert aus, den das enteignete Grundstück für die Kläger hatte, insofern der Fortbesitz desselben den Klägern die Fortführung ihres Geschäftes ohne den erhöhten Mehraufwand dauernd gewährleistete. Der sich hieraus ergebende individuelle Nutzungswert kann aber bei Berechnung des Kapitalwertes des Grundstückes nicht anders behandelt werden, als die Erträgnisse des Grundstückes überhaupt; eine Entschädigung der Vergütigung von Vorteilen, die der Besitz des Grundstückes den Klägern dauernd gewährt hat und ferner gewährt haben würde, auf eine Minderzahl von Jahren widerspricht dem Rechtsbegriffe des vollen Wertes im

Sinne des § 8 a. a. O., wie ihn der Berufungsrichter selbst aufgestellt hat. . . .

Schon in dem Entschädigungsfeststellungs-Beschlusse war den Klägern eine fernere besondere Entschädigung in Höhe von 3160 Mk. für die infolge der Enteignung notwendig gewordenen Umzugs- und Einrichtungskosten zugebilligt worden. Der erste Richter beliess es hierbei, der Berufungsrichter aber hat diesen Posten den Klägern abgesprochen. Er begründet diese Entscheidung durch die Erwägung, dass „alle diejenigen Momente, welche der dinglichen Grundlage entbehren", ausser Betracht zu lassen, dass insbesondere rein persönliche Nachteile und Schäden, die dem Eigentümer aus der Enteignung erwachsen, sowie alle subjektiven Verhältnisse desselben nicht zu berücksichtigen seien. Der Berufungsrichter geht in der Anwendung dieser Sätze auf den vorliegenden Fall zu weit und verstösst gegen die oben entwickelten Grundsätze über den individuellen Wert. Die dem Expropriaten durch den Verlust seines Eigenthumsbesitzes erwachsenden Nachteile haben ihr Korrelat in den Vorteilen, die ihm der Besitz gewährte, und diese Vorteile bilden in ihrer Gesamtheit den Wert, den das enteignete Grundstück für den Eigentümer hatte. Auch hier greift die Analogie mit dem Kaufvertrage Platz. So gewiss ein freiwilliger Verkäufer nicht ausser dem stipulierten Kaufpreise noch besonders Ersatz der Umzugs- und ähnlicher Kosten fordern kann, so gewiss wird er bei Stipulierung des Kaufpreises darauf Bedacht nehmen, dass er durch denselben auch Ersatz für die infolge des Verkaufes von ihm zu machenden Aufwendungen erhält. So ist es auch bei der Enteignung. In der Regel wird der Eigentümer durch den reichlich bemessenen Wert des Grundstückes auch für den aus der Abtretung seines Eigentumes für ihn notwendig erwachsenden Aufwand entschädigt sein. Der Richter wird sich aber der Prüfung, ob dies der Fall ist, dann nicht entziehen dürfen, wenn der Eigentümer diesen Aufwand als einen ihm durch die Enteignung verursachten Schaden besonders liquidirt, umsomehr, wenn ihm, wie im vorliegenden Falle, die Enteignungsbehörde eine besondere Entschädigung zugesprochen hat. Dieser Prüfung hat sich der Berufungsrichter nicht unterzogen. Die prinzipielle Aberkennung der für diese Aufwendungen geforderten Entschädigung verletzt den obersten Grundsatz des Enteignungsrechtes, dass das Grundeigentum nur gegen vollständige Entschädigung entzogen werden darf (§ 1 des Enteignungsgesetzes), und steht auch mit § 10 Abs. 1 a. a. O. nicht im Einklange. Der thatsächlich für die Beschaffung eines Ersatzgrundstückes gemachte Aufwand kann nur dann nicht zur Grundlage für die Bemessung des

individuellen Grundstückswertes dienen, wenn er, wie in dem Falle der von dem Berufungsrichter in Bezug genommenen Entscheidung des Reichsgerichtes (Rep. V. 102/88), das Mass des Erforderlichen übersteigt."

Nr. 84. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 6. November 1893*).

Seuffert, Archiv N. F. Bd. 19 Heft 3 S. 279. Archiv f. Eisenbahnwes. 1894 Heft 3 S. 577.

Reichshaftpflichtgesetz § 7; Herabsetzung der Rente wegen Anstellung des Verletzten als Beamten.

Der Beklagte erlitt am 19. Januar 1875 als Vormann der Wagenrangirer im Dienst der Köln-Mindener EB.-Gesellschaft im Eisenbahnbetrieb eine Verletzung des rechten Fussgelenks, wofür ihm durch Urtheil des LG. vom 23. Juli 1879 eine jährliche Rente von 600 Mk. zugesprochen wurde, in der Erwägung, dass er nicht vollständig erwerbsunfähig sei, sondern leichte Arbeiten verrichten könne. Bei Bestätigung dieses Urtheils erwog das OLG., dass der Beklagte seinem Stande nach auf schwere körperliche Arbeit angewiesen und in Folge des Unfalls in seiner Erwerbsfähigkeit wesentlich beschränkt sei.

Jetzt hat der EB.-Fiskus als Rechtsnachfolger der genannten EB.-Gesellschaft auf Herabminderung der Rente geklagt und das Ber.-Ger. hat der Klage theilweise stattgegeben, nämlich die Rente auf 380 Mk. herabgesetzt. Die Entscheidung beruht auf folgenden Gründen: Bei Feststellung der Rente sei davon ausgegangen, dass der Beklagte seinem Stande nach auf schwere körperliche Arbeit angewiesen sei; derselbe habe nun inzwischen eine dauernde Anstellung als Vollziehungsbeamter in W. gefunden; die Möglichkeit, dass der Beklagte in die Lage kommen könne, auf diese Weise sich einen Erwerb zu verschaffen, sei bei der Festsetzung der Haftpflichtsrente nicht vorgesehen; es liege also eine nachträglich eingetretene Veränderung der Verhältnisse i. S. des § 7 Absatz 2 des HPflGes. vor; der Beklagte würde, wenn er den Unfall nicht erlitten und im Eisenbahndienst verblieben wäre, voraussichtlich eine Jahreseinnahme von 1880 Mk. haben; seine gegenwärtige jährliche Einnahme sei auf 1500 Mk. jährlich anzunehmen; danach sei die Rente auf 380 Mk. jährlich herabzusetzen.

Die Revision erhebt hiegegen folgenden Angriff: Die Veränderung in den Verhältnissen, worauf die Herabsetzung der Rente gestützt werde, liege nicht in einer Verbesserung des Gesundheitszustandes des Beklagten; das Ber.-Ger. stütze die Entscheidung lediglich darauf, dass

---

*) Weitere Ausführung der im Bd. X. Nr. 182 S. 243 mitgetheilten Entscheidung.

Beklagter sich inzwischen die Qualification für die Geschäfte eines Vollziehungsbeamten erworben und die Stellung eines solchen erlangt habe; dadurch könne aber eine Herabsetzung der Haftpflichtsrente ebensowenig gerechtfertigt werden wie dadurch, dass der Verletzte Vermögen erworben habe. — Nach der allgemeinen Fassung des § 7 Absatz 2 des HPflGes. ist es aber unbedenklich, den Umstand, dass der Verletzte nach dem die Haftpflichtsrente festsetzenden Urtheil die Fähigkeit und Gelegenheit zu einem Erwerbe gefunden hat, woran bei der Bestimmung der Rente nicht gedacht worden ist, als eine solche Veränderung der Verhältnisse anzusehen, welche eine Herabsetzung der Rente rechtfertigt. Dem Ber.-Ger. fällt daher in dieser Beziehung ein Rechtsirrthum nicht zur Last.

Die Revision hebt ferner hervor, dass das Dienstverhältniss des Beklagten von beiden Seiten jeden Augenblick gelöst werden könne. Dies ist von dem Ber.-Ger. nicht verkannt; es hat aber angenommen, dass es trotzdem nicht als ein ganz vorübergehendes angesehen werden könne, sondern dass es, wie es bereits eine Reihe von Jahren hindurch bestanden, voraussichtlich auch künftighin andauern werde. Es steht mit dem Gesetz nicht im Widerspruch, wenn das Ber.-Ger. angenommen hat, dass die Erlangung einer in dieser Weise dauernden neuen Erwerbsgelegenheit als eine Veränderung der Verhältnisse i. S. des § 7 des HPflGes. anzusehen sei.

Weiter führt die Revision aus: Die Rente des Beklagten entspräche nur einem Theil, etwa der Hälfte, seines früheren Diensteinkommens; er habe nun in den ersten Jahren nach dem Unfall nichts verdienen können, also im Vergleich mit seiner früheren Einnahme einen erheblichen Ausfall gehabt; jetzt müsse doch eine Ausgleichung mit diesem Ausfall eintreten. In dieser Hinsicht handelt es sich um einen in der Vorinstanz nicht geltend gemachten Einwand; derselbe kann daher in der gegenwärtigen Instanz nicht berücksichtigt werden.

Der Rev.-Kläger beschwert sich dann darüber, dass bei der Vergleichung seiner gegenwärtigen Einnahme und der Einnahme, welche er im Eisenbahndienst erlangt haben würde, der Umstand nicht berücksichtigt sei, dass er jetzt keine Pensionsberechtigung habe, während er eine solche im Eisenbahndienst gehabt haben würde. Ohne Rechtsirrthum verweist aber das Ber.-Ger. den Beklagten darauf, dass er, sobald er erwerbsunfähig werden sollte, nach § 7 des HPflGes. eine Erhöhung der Rente beanspruchen könne. Hierin ist der Ausgleich für die Pension, die ihm im Eisenbahndienst zu Theil geworden wäre, zu finden.

Danach können die Angriffe der Revision nicht als begründet an-

gesehen werden. Da auch im Uebrigen nicht ersichtlich ist, dass das angefochtene Urtheil auf einem Rechtsirrthum beruhe, so muss die Revision zurückgewiesen werden.

Nr. 85. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts. 1. Senat. Vom 6. Januar 1894.

Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 61. S. 576.

Die Ertheilung der Genehmigung, feuergefährliche Anlagen in der Nähe des Bahnkörpers zu haben, ist nicht von einem Verzichte auf Schadenersatz für zukünftige Brände abhängig. Die Bromberger Polizeiverordnung vom 26. September 1892 ist ungültig.

Aus den Entscheidungsgründen: „Da die Frühbeete des Klägers sich unstreitig in der Entfernung von nur 5—6 m von den Eisenbahnschienen befinden, ihre Bedeckung durch Strohdecken, Stroh und trockenen Dünger unbedenklich den „leicht entzündbaren Gegenständen“ zuzurechnen ist, und dem Kläger die erforderliche Genehmigung zum Niederlegen der letzteren nicht ertheilt ist, so ist die Polizeibehörde nach den bestehenden Bestimmungen befugt, die Fortschaffung der fraglichen Materialien von ihren gegenwärtigen Lagerungsstellen zu verlangen. Auch die von dem Kläger erhobenen Einwendungen allgemeinen Inhalts sind nicht geeignet, die Unzulässigkeit der Verfügung darzuthun. Es ist nicht anzuerkennen, dass die Polizeiverordnung vom Jahre 1875 — ebenso wie die vom Jahre 1892 — lediglich die Interessen der Eisenbahnverwaltung wahrnehmen wolle: beide Verordnungen kennzeichnen sich nach Ueberschrift und Inhalt als „zur Abwendung von Feuersgefahr“ erlassen, behandeln also einen Gegenstand, dessen Regelung zweifellos durch polizeiliche Vorschriften erfolgen kann, übrigens in ähnlicher Weise auch in anderen Regierungsbezirken erfolgt ist. Dass die Handhabung dieser Vorschriften für die Anlieger an Eisenbahnstrecken unbequem sein, u. a. in ihren Gewerbebetrieb sehr einschneidend eingreifen kann, und dass dies auch bei dem Kläger zutrifft, wird gewiss zugegeben werden müssen. Die Abhilfe der dadurch entstehenden Unzuträglichkeiten kann durch Ertheilung der im § 4 der Vorschriften vom 18. Januar 1875 vorgesehenen „Genehmigung“ erfolgen, wie denn auch die Polizeiverordnung vom 26. September 1892 ausdrücklich den Dispens nachgelassen hatte. Dass der letztere von einem ausdrücklichen Verzicht auf Entschädigung bei etwaigen Bränden abhängig zu machen gewesen wäre — wie dies der Bescheid des Landraths in Aussicht stellt — ist keineswegs anzuerkennen: die zur Ertheilung des Dispenses zuständige Behörde hat nicht den Beruf, die privatrechtlichen Interessen der Eisenbahnverwaltung wahrzunehmen.“ —

Die in der angefochtenen Verfügung in Bezug genommene Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Bromberg vom 26. September 1892 (Amtsblatt S. 467) entbehrt der Gültigkeit, weil, der ausdrücklichen Vorschrift des § 140 Landesverwaltungsgesetzes (zu vgl. § 144 das.) entgegen, in der Verordnung unterlassen ist, neben dem § 137 a. a. O. auch „auf die in demselben angezogenen gesetzlichen Bestimmungen“ — die eingeschlagenen Vorschriften des Polizeigesetzes vom 11. März 1850 — Bezug zu nehmen (zu vergl. v. Brauchitsch, Preussische Verwaltungsgesetze Bd. I Anm. 275 zu § 140 Landesverwaltungsgesetzes). Die betreffenden Verhältnisse sind nun nach den von der Regierung zu Bromberg unter dem 18. Januar 1875 erlassenen „polizeilichen Vorschriften, betreffend die Abwendung der Feuersgefahr bei den in der Nähe von Eisenbahnen befindlichen Gebäuden und lagernden Materialien“ (Amtsblatt S. 83) zu beurtheilen, da diese Vorschriften, welche durch den § 9 der Polizeiverordnung vom 26. September 1892 aufgehoben werden sollten, in Folge der Ungültigkeit der letzteren bestehen geblieben sind.

Nr. 86. Entsch. des Preuss. Ober-Verw. Gerichts.

3. Senat. Vom 15. Februar 1894.

[Preuss. Verw. Bl. Jahrg. XV. Nr. 50. S. 585.]

Polizeiliches Einschreiten gegen das für die Anwohner gesundheitsgefährliche Geräusch, welches durch einen Gewerbebetrieb — eine Feilenhauerei, eine Schmiede oder Schlosserei, das Signalisiren mittelst der Fabrik-Dampfpfeife — verursacht wird.

Nach den Aussagen der in erster Instanz vernommenen Zeugen und dem Gutachten des als Sachverständigen gehörten Kreisphysikus Dr. R. ist als erwiesen anzusehen, dass die durch den Betrieb der Feilenhauerei herbeigeführten Erschütterungen und sein Geräusch geeignet sind, in der Nachbarschaft wohnende gesunde Personen nervös, d. i. krank, und nervöse Personen kränker zu machen, thatsächlich diese Wirkung auch bereits auf einen Bewohner des T.'schen Hauses geübt haben. Damit steht fest, dass der Betrieb der Feilenhauerei für die Gesundheit des Publikums oder einzelner Mitglieder desselben gefährlich ist (§ 10 II 17 A. L. R.). Dass einige der Zeugen bisher von dem Geräusch und den Erschütterungen durch die Feilenhauerei nicht berührt worden sind, ist ebenso unerheblich, wie dass die Feilenhauerei früher an anderer Stelle betrieben worden ist, ohne zu Beschwerden Anlass gegeben zu haben. Es hat ferner keine Bedeutung, ob die Gefahr für die Bewohner des T.'schen Hauses nicht eintreten würde, wenn

dieses nicht so tief läge. Denn die an sich nicht ungewöhnliche Lage des T.'schen Hauses trägt höchstens zu dem Eintreten der Gefahr für seine Bewohner bei; dasjenige, was die Gefahr begründet und wogegen deshalb eingeschritten wird und eingeschritten werden kann, sind und bleiben aber allein das Geräusch und die Erschütterungen durch den Gewerbebetrieb.

Nr. 87. Entsch. des Oesterreich. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 25. April 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 87. S. 1535.]

Schleppbahnen, welche einen Bestandtheil der Betriebsanlagen der Hauptlinie einer Eisenbahn bilden und mit der letzteren ein einheitliches Ganzes darstellen, geniessen die rücksichtlich der Hauptlinie Seitens des Staates eingeräumten finanziellen Begünstigungen ebenfalls.

Von der auf Grund der Ah. Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882, R. G. Bl. Nr. 117, deren Bestimmungen in Folge Ah. Entschliessung vom 12., Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. December 1884, R. G. Bl. 194, theilweise Aenderungen erfahren haben, erbauten Localbahn von Mähr.-Weisskirchen nach Wsetin zweigen folgende Geleise ab: 1. das Geleise von der Station Jablunka in die Reich'sche Glasraffinerie; 2. das Geleise von der Strecke Jablunka—Wsetin in die Kohn'sche Möbelfabrik bei Wsetin; 3. das Geleise von der Station Wsetin in die nächst derselben gelegene Reich'sch Glashütte; 4. das Geleise von derselben Station in die herrschaftlichen Holzgärten.

Die Finanzbehörde belegte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Betrieb dieser vier Schleppbahnen mit der Erwerbsteuer nach der IV. Hauptbeschäftigungs-Abtheilung lit. c.

Ueber Beschwerde der genannten Eisenbahn-Gesellschaft hob der Verwaltungs-Gerichtshof die angefochtene Entscheidung der niederösterr. Finanz-Landes-Direction nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, auf, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Der § 2 der Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882 gewährt für die „den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildende Eisenbahn" unter lit. d die Begünstigung der Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von 30 Jahren, vom 27. Juli 1882 an gerechnet. — Den Gegenstand der gedachten Concessions-Urkunde bildete die Localbahn Pohl-Wsetin; allein dieser Gegenstand ist durch die oberwähnte Ah. Entschliessung derart abgeändert worden, dass an Stelle der Eisenbahnlinie Pohl-Wsetin die Eisenbahnlinie Weisskirchen über

Wallachisch-Meseritsch nach Wsetin mit der Abzweigung von Krasna nach Roznau getreten ist, daher die obgedachte Steuerbefreiung nunmehr für diese Bahnlinie zu gelten hat.

Da gesetzliche Ausnahmen und Begünstigungen stets strenge auszulegen sind, folglich ohne ausdrückliche Willenserklärung im Gesetze, resp. in der Concessions-Urkunde, eine der Eisenbahn mit genauer Bezeichnung ihrer Richtung gewährte zeitliche Befreiung von der Erwerbsteuer nicht auch den in diese Eisenbahn einmündenden Flügel- oder Schleppbahnen eingeräumt werden kann, so kommt es darauf an, zu untersuchen, ob die in Rede stehenden vier Geleise als Flügel- oder Schleppbahnen zu betrachten oder ob sie sich nur als Nebengeleise der Localbahn Weisskirchen-Wsetin darstellen, da sie nur in dem letzteren Falle zu der „Linie“ gehören, welche den in der Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882 bezeichneten, resp. mit der Ah. Entschliessung vom 12. December abgeänderten Gegenstand der Concessions-Urkunde gebildet hat, und auf welche sich daher auch die in der Concessions-Urkunde ertheilte Steuerfreiheit bezieht.

Aus den Administrativacten geht hervor, dass die fraglichen Geleise auf dem Territorium der Localbahn liegen, dass sie nur die Verbindung zu den Anschlussgeleisen der betreffenden Etablissements herstellen, auch nur von ganz unbedeutender Länge, folglich lediglich als Verbindung zwischen der Ladestelle und der currenten Bahn zum Zwecke der leichteren Befrachtung der letzteren zu betrachten seien, dass der Betrieb dieser vier sogenannten Schleppbahnen mit den Eisenbahnbetriebsmitteln und dem Personale der Localbahn bewerkstelligt und eine separate Betriebsrechnung nicht geführt wird, endlich dass für die Schleppbahnen keine Concession, sondern lediglich Bau- und Benützungsconsense ertheilt worden seien.

Es ist nun ganz selbstverständlich, dass unter der in den Concessions-Urkunden regelmässig concessionirten „Linie“ nicht blos ein gerades Geleise zwischen dem Anfangs- und dem Endpunkte der Linie gemeint sein kann, sondern auch die an einzelnen Stationen oder auch ausserhalb derselben zu Bahnbetriebszwecken abzweigenden Geleise, und dass solche Nebengeleise insbesondere dort nicht von der concessionirten Linie unterschieden werden können, wo sie auf dem Grund und Boden der Bahn selbst ausgeführt sind.

Aus der gegebenen Sachlage ergiebt sich sohin als zweifellos, dass diese Schleppgeleise nur zum Zwecke des Betriebes der Localbahn und in Ausübung desselben angelegt wurden, dass sie mithin einen Bestandtheil der Betriebsanlagen derselben bilden, mit ihr ein einheitliches Ganzes darstellen und sonach zweifellos mit dem concessionirten Gegen-

stande wesentlich, integrirend und unlösbar zusammenhängen, daher auch unter der im § 2, lit. d. der Concessions-Urkunde vom 27. Juli 1882 ertheilten Begünstigung der Steuerfreiheit inbegriffen sein müssen.

Nr. 88. Entsch. des Preuss. Ober-Verw. Gerichts.
3. Senat. Vom 10. Mai 1894.

(Preuss. Verw. Bl. Jahrg. XV. Nr. 50 S. 586.

§ 10 Th. II Tit. 17 Preuss. Allg. Landr. § 6 sub f. der Ges. über d. Polizeiverwalt. v. 11. März 1850 u. 20. September 1867. Gültigkeit polizeilicher Verbote, betr. die Unterlassung gesundheitsschädlicher Geräusche im Gewerbebetriebe.

Der Polizeipräsident zu Frankfurt a./M. hatte dem B. aufgegeben, das Signalisiren mittelst der Dampfpfeife in seiner Fabrik zu unterlassen, weil dasselbe nicht nur bei kranken und nervösen, sondern auch bei gesunden Personen gesundheitsstörende Wirkungen ausüben könne. Auf die Klage des B. hatte der Bezirksausschuss diese Verfügung aufgehoben. Auf die Berufung des Bekl. hat dagegen das O. V. G. in Abänderung der Vorentscheidung die Klage abgewiesen. „Nach der in II. Instanz ergänzten Beweisaufnahme liegt das nächste bewohnte Haus von der Stelle, wo sich die Dampfpfeife des Klägers befindet, 35 Schritte entfernt; drei andere nordöstlich gelegene Häuser befinden sich in einer Entfernung von 80 bis 100 Schritten und andere östlich gelegene Häuser in einer solchen von ca. 300 m. Das Signal mit der Dampfpfeife wird des Tags über neun Mal gegeben, und zwar im Sommer in der Zeit von Morgens 6½ Uhr bis Abends 6 Uhr, im Winter in der Zeit von Morgens 7½ Uhr bis Abends 7 Uhr. Die Dauer der Benutzung der Dampfpfeife beträgt jedes Mal ¼ bis ½ Minute. Nach dem Gutachten des Kreisphysikus Dr. G. erscheint ihm die Gefahr einer durch dies Geräusch verursachten Gesundheitsschädigung blos nervenschwacher Personen ausgeschlossen, wogegen der Kreisphysikus Dr. K. annahm, dass nervenschwache Personen durch dieses Geräusch irritirt werden können und dass die Nervenschwäche dadurch eine Steigerung erfahren könne. Von diesen beiden Gutachten war dem letzteren das entscheidende Gewicht beizumessen. Wenn man erwägt, dass eine ganze Anzahl bewohnter Häuser eine recht nahe Lage zu der Dampfpfeife des Klägers hat, ja dass einzelne derselben sich ihr sogar bis auf 80 und 35 Schritte nähern, so dass der nach diesen Häusern und deren Höfen und Gärten dringende Ton der Dampfpfeife durch die Entfernung gar nicht oder nur sehr wenig in seiner Stärke gemindert wird, wenn man ferner in Betracht zieht, dass das Signal der Dampfpfeife, wie angegeben, verhältnissmässig häufig am Tage ertönt und dadurch ein

plötzliches schrilles und scharfes Geräusch verursacht wird, so lässt sich an der Hand des letzterwähnten Gutachtens nicht wohl daran zweifeln, dass die Gefahr besteht, es könne unter den obwaltenden Umständen der Gebrauch der klägerischen Dampfpfeife eine schädigende und störende Wirkung auf die Gesundheit nervenschwacher Personen üben. Dass aber bei der heutigen weiten Verbreitung nervöser Schwächezustände auch der Schutz nervöser Personen gegen Lärmerregungen, welche ihre Gesundheit zu schädigen geeignet sind, gemäss § 10 II 17 A. L. R. und § 6 sub f der beiden Gesetze über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und 20. Sept. 1867 in den Kreis der der Polizeibehörde zugewiesenen Aufgaben fällt, ist bereits wiederholt von dem Gerichtshofe anerkannt worden."

Nr. 89. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 11. Mai 1894.

Jur. Wochenschritt 1894. Nr. 40/43. S. 360 Ziff. 6

Preuss. Staatseisenb. Organisation vom 24. November 1879. §§ 121. 230. Civ. Proz. Ord. Die verschiedenen Organe des Eisenbahnfiskus bilden keineswegs verschiedene Prozesssubjekte. Ist eine Klage nicht bloss dem unrichtigen, sondern auch dem richtigen Vertreter desselben rechtzeitig und ordnungsmässig zugestellt, so ist der Einwand der mangelnden gesetzlichen Vertretung nicht gerechtfertigt.

Unbeachtlich erscheint der Antrag des Beklagten, unter Aufhebung des zweitinstanzlichen Urtheils die gegen den Königlich Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, als gesetzlichen Vertreter des beklagten Fiskus, eingelegte Berufung als unbegründet zurückzuweisen. Allerdings war, wie bereits die Vorinstanz ausgeführt, zur Vertretung des Fiskus in dem vorliegenden Prozess der genannte Minister nicht ermächtigt und daher die ihm gegenüber erfolgte Klageerhebung wirkungslos. Entsch. des R. G. Bd. 8 S. 404. Allein dieser Mangel ist in Uebereinstimmung mit dem B. G. dadurch als geheilt anzusehen, dass die Klage am 17. und 18. August 1892, also unter Wahrung der gesetzlichen Einlassungsfrist, unbestrittenermassen auch der richtigen gesetzlichen Vertretung des Fiskus, nämlich der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt, zugestellt worden ist. Mit Recht hat der vorige Richter diese Zustellung für ordnungsmässig erachtet. Insbesondere erscheint die unrichtige Bezeichnung des gesetzlichen Vertreters des Beklagten in der ursprünglichen, auch dem Gericht überreichten Klageschrift unerheblich, da diese Bezeichnung nach § 121 vergl. mit § 230 der C. P. O. zu den wesentlichen Erfordernissen der Klageschrift überhaupt nicht gehört. Wilmowski-Levy, C. P. O § 121 Anm. 2, § 230 Anm. 3,

Gaupp, C. P. O. § 230 Anm. III 1. Entsch. des R. G. vom 23. Oktober 1888, Juristische Wochenschrift S. 244. Jene anfängliche unrichtige Bezeichnung machte daher die Klageerhebung gegenüber der Königlichen Eisenbahndirektion umsoweniger unwirksam, als letztere bei der Zustellung vom 17. August in dem beigefügten Schriftsatze vom 15. August ausdrücklich als Vertreterin des Beklagten zur mündlichen Verhandlung vom 28. November 1892 geladen, bei der Zustellung vom 18. August aber die unrichtige Bezeichnung berichtigt worden und diese Abweichung von der ursprünglichen Klageschrift aus dem obigen Grunde als unwesentlich anzusehen ist. Die an den Minister erfolgte Zustellung ist hiernach in der Sache selbst ohne Einfluss, verpflichtet vielmehr die Kl. nur zur Tragung der dadurch unnöthiger Weise erwachsenen Kosten, worüber im Endurtheil zu erkennen sein wird. Die Revision macht zwar geltend, dass die an sich begründete Einrede der mangelnden Vertretungsbefugniss des Ministers durch die Zustellung der Klage an die Direktion nicht ausgeschlossen werde, da diese Zustellung nicht den Streit mit dem Minister, sondern den Streit mit der Direktion betreffe, dieser gegenüber aber erstinstanzlich nicht verhandelt, auch eine Entscheidung nicht gegeben sei. Dieser Angriff würde beachtlich sein, wenn es sich um zwei verschiedene Klagen, die eine gegen den Minister, die andere gegen die Direktion handelte. Allein es steht nur die eine Klage gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus in Frage, dessen verschiedene Organe oder Stationen keineswegs als verschiedene Prozesssubjekte erscheinen. Entsch. des R. G. Bd. 2 S. 393. Wenn also bei der Verhandlung dieser Klage sich ergiebt, dass dieselbe nicht bloss dem unrichtigen, sondern auch dem richtigen Vertreter des Fiskus zeitig und ordnungsmässig zugestellt worden ist, so fällt der Einwand der mangelnden gesetzlichen Vertretung des Bekl. zusammen. — Ohne Grund beruft sich auch die Revision auf die Entsch. des II. C. S. Bd. 29 S. 408 ff., da die Sache dort anders, als in dem gegenwärtigen Falle lag, namentlich die Zustellung der Klage an die richtige Vertretung des Fiskus (die Eisenbahndirektion) keine ordnungsmässige, unter Wahrung der Einlassungsfrist erfolgte war.

Nr. 90. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 22. Mai 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 40/43. Ziff. 73. S. 382.]

An öffentlichen Strassen als res extra commercium kann gesetzlich weder das Eigenthum, noch eine Dienstbarkeit durch Ersitzung erworben werden. Art. 2226 code civ.

Die von der Bekl. angerufene 30jährige Ersitzung des von F. beanspruchten Wasserleitungsrechts ist vom O. L. G. mit Recht als aus-

geschlossen erachtet. Wie feststeht, handelt es sich hier um eine öffentliche städtische Strasse, eine res extra commercium, und an Sachen solcher Art kann gesetzlich weder das Eigenthum noch eine Dienstbarkeit durch Ersitzung erworben werden. Art. 2226 c. c., Zachariä-Dreyer Bd. 2 S. 82 Note 2; Aubry und Rau Bd. III S. 69; Laurent Bd. 32 Nr. 243—245; Fuzier-Hermann zu Art. 538. Nr. 100 ff. Wenn die Revision hier zwischen der Oberfläche der Strasse und dem unterliegenden Grund und Boden einen Unterschied machen will, so ist das grundsätzlich unzulässig, wie bereits der erkennende Senat in dem Urtheile vom 20. April 1889, Repert. II Nr. 47/48, ausgesprochen hat.

Nr. 91. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 23. Mai 1894.

[Oesterr. Eisenb. Ver. Bl. VII Nr. 98 S. 1686.]

Die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, gestattet keine beliebige Ausdehnung, und begründet die gegen Einsprache des Grundeigenthümers ohne vorherige Einholung der Entscheidung der politischen Bezirksbehörde vorgenommene Beseitigung der den Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse eine Besitzstörung, über welche die Gerichte abzuurtheilen haben.

Mit der beim k. k. Bezirksgerichte in Tannwald überreichten Klage begehrte Josef S. das Erkenntniss: Er sei durch das von den beim Ausbaue der Bahnstrecke Gablonz—Tannwald beschäftigten Arbeitern der Bauunternehmung G. & Comp. ohne sein Wissen und ohne seine Zustimmung vorgenommene Aushacken einer grösseren Anzahl von Stufen in dem nördlich der Bahnstrecke gelegenen, nicht enteigneten Theile seiner Waldparcelle Kat. Z. 54 in Tannwald, durch das hiebei vorgenommene Durchhacken der Wurzeln von auf diesem Grundstücke befindlichen Waldbäumen und das Einschneiden von Kreuzen in zwei daselbst stehende Fichtenbäume von der Bauunternehmung G. & Comp. in dem ruhigen Besitze dieses ihm gehörigen Theiles der genannten Waldparcelle gestört worden, die Bauunternehmung G. & Comp. sei schuldig, sich jeder weiteren Störung seines Besitzes bei sonstiger Geldstrafe in der Höhe von 50 fl. für jeden Fall des Dawiderhandelns zu enthalten, und sei schuldig, den früheren Stand wieder herzustellen.

Dagegen erhob die Bauunternehmung die Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte.

Das k. k. Bezirksgericht Tannwald gab mit Endbescheid vom 21. Februar 1894, Z. 1807, dieser Einwendung statt und wies die Klage wegen Incompetenz ab. Die Geklagte giebt zwar zu, dass die Arbeiter

der Bauunternehmer der Localbahn Gablonz—Tannwald auf dem nördlich der enteigneten Grundfläche gelegenen, nicht enteigneten Theile der dem Kläger eigenthümlichen Waldparcelle Kat. Z. 54 in Tannwald eine grosse Anzahl von Stufen eingehackt, dabei die Wurzeln zahlreicher auf dieser Parcelle stehender Fichtenbäume durchgehauen und Stücke zur Seite geworfen und durch Wegschneiden der Rinde in zwei Fichten etwa 30 cm lange Kreuze eingeschnitten zu haben. Hiedurch wäre der Beweis der Thatsache des letzten factischen Besitzstandes und der erfolgten Störung als erbracht anzusehen; allein die geklagte Bauunternehmung behauptet, dass es sich vorliegend um Vorarbeiten im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, handelt, wonach die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn das Recht gewährt, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen, und bot hierüber den Beweis durch Sachverständige an. Dieser Beweis ist der geklagten Unternehmung gelungen; denn die Sachverständigen gaben ihr Gutachten dahin ab, dass sowohl das Einhacken der Stufen als auch das Einschneiden der Kreuze in die Rinde der Bäume als Vorarbeiten im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zu bezeichnen sind. Nachdem nach § 42 des citirten Gesetzes in solchen Fällen, falls ein Betheiligter Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen zu entscheiden hat, musste die Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichts abgewiesen werden.

Den Recurs des Josef S. wies das k. k. Oberlandesgericht in Prag mit Erledigung vom 28. März 1894, Z. 11.126, ab; denn, wie der erste Richter richtig näher begründet, erscheinen die vorliegenden, die Besitzstörung beinhaltenden Vorarbeiten zum Eisenbahnbaue als Vorarbeiten im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, was auch die gehörten Sachverständigen in ihrem Gutachten bekräftigen. Nun hat aber nach § 42 dieses Gesetzes die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit dieser Arbeiten zu entscheiden, weshalb der erste Richter mit Recht die vorliegende Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichtes abgewiesen hat.

Ueber den ausserordentlichen Revisionsrecurs des Josef S. fand der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 23. Mai 1894, Z. 6170, beide untergerichtlichen Erledigungen abzuändern, die von der geklagten Bauunternehmung erhobene Einwendung der Unzuständigkeit der Gerichte abzuweisen und dem k. k. Bezirksgerichte Tannwald zu verordnen, nunmehr in die sachliche Erledigung des Besitzstörungsstreites einzugehen: weil gemäss § 42 des Gesetzes vom 18. Februar

1878, R. G. Bl. Nr. 30, mit der Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn eine damit nothwendig verbundene Beschränkung der Privatrechtssphäre im öffentlichen Interesse zwar gestattet ist, dieselbe aber nicht beliebig ausgedehnt werden darf, vielmehr auf den wirklichen Bedarf einzuschränken ist; weil die den mit diesen Vorarbeiten beschäftigten Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse nach Absatz 2 der oben angeführten Gesetzesstelle nicht eigenmächtig beseitigt werden dürfen, sondern bei erhobener Einsprache, deren Verzicht indes nicht vermuthet werden kann, die Entscheidung der politischen Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen einzuholen ist; weil die geklagte Bauunternehmung, ungeachtet der bestandenen Hindernisse, von der Einholung dieser Entscheidung Umgang nahm, nach Angabe des Klägers, ohne ihn zu fragen, mit dem Aufhacken von Stufen in seiner nicht enteigneten Waldparcelle, mit dem Durchhacken einer grösseren Anzahl von Wurzeln und mit dem Einschneiden von Kreuzen in zwei Fichtenbäumen daselbst vorging; weil hiedurch über das Mass des im § 42 des cit. Gesetzes eingeräumten Rechtes in die Privatrechtssphäre eingegriffen worden wäre, hiemit aber die Zuständigkeit der Gerichte zur Entscheidung der behaupteten Besitzstörung begründet ist.

Nr. 92. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 24. Mai 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 44/45. Ziff. 16. S. 391.]

§§ 242. 263. 73 R. Str. Ges. B. Zusammentreffen von Diebstahl und Betrug.

Nach der Feststellung der Strafkammer hatten der Angeklagte A. und andere Personen, darunter der Angeklagte, Unternehmer B., es vertragsmässig übernommen, für die Eisenbahnverwaltung auf einer Brandstelle im fiskalischen Forst das dort befindliche Reisigholz mit selbst zu lieferndem Draht in einzelne Bunde zusammen zu binden und an die Station anzufahren, wofür sie einen bestimmten, nach der Zahl der abgelieferten Bunde zu berechnenden Geldbetrag zu erhalten hatten. Von denjenigen Bunden nun, welche B. und dessen Arbeiter angefertigt hatten, haben A. und drei von ihm beschäftigte Arbeiter nach und nach etwa 1200 Bunde weggenommen und zu den Bunden des A. gelegt. Der letztere hat dann die fremden Bunde zusammen mit den von ihm und seinen Leuten selbst gefertigten Bunden auf der Bahnstation abgeliefert und für dieselben die bedungene Zahlung erhalten. Die drei Arbeiter des A. haben auf Anstiftung des letzteren gehandelt und sind dieserhalb vom Schöffengericht wegen Diebstahls rechtskräftig verurtheilt.

Während das Schöffengericht auch die Handlungen des A. als Diebstahl und Anstiftung seiner Arbeiter zum Diebstahl auffasste, hat darin das Landgericht in der Berufungsinstanz auf Grund erneuter Beweisaufnahme die Thatbestandsmerkmale des Betruges gefunden, weil A. in der Bahnverwaltung den Irrthum erregt habe, dass er auch jene von B. und dessen Leuten angefertigten und von ihm mit abgelieferten 1200 Bunde angefertigt habe, und die sonstigen Thatbestandsmerkmale des Betruges gleichfalls vorlägen. Auf die Frage, ob in der Handlungsweise des A. zugleich ein Diebstahl zu finden sei, ist das Landgericht deshalb nicht eingegangen, weil eventuell Idealkonkurrenz mit dem Betruge vorliegen und A. gemäss § 73 Str. G. B. aus § 263 Str. G. B., als dem schwereren Strafgesetze zu bestrafen sein würde. Das Urtheil ist auf die Revision des Angeklagten aufgehoben, weil durch diese Feststellungen und Ausführungen die Verurtheilung wegen Betruges nicht getragen wird. Wenn, was unentschieden gelassen ist, die Thatbestandsmerkmale des Diebstahls an den 1200 Bunden Reisig als vorhanden anzusehen sind, dann war dies Delikt mit der Wegnahme der Bunde vollendet und dadurch bereits das Vermögen des B. beschädigt. Diese Vermögensbeschädigung, die Entziehung der Möglichkeit, das dafür bedungene Entgelt von der Bahnverwaltung zu erheben, wäre dann aber die Folge der Wegnahme der Reisigbunde, nicht aber der Irrthumserregung bei der Bahnverwaltung gewesen. Es fehlte dann also an dem ursächlichen Zusammenhange zwischen der Irrthumserregung und der Vermögensbeschädigung für den Thatbestand des Betruges. Hieraus folgt weiter, dass, wie der Dieb durch die Verwerthung der zu diesem Zwecke gestohlenen Sache nicht ohne Weiteres eine neue strafbare Handlung begeht, auch im vorliegenden Falle durch den Thatbestand des Diebstahls an den Bunden der des Betruges bei Verwerthung derselben ausgeschlossen werden würde und dass deshalb jene Frage nicht mit der blossen Bemerkung abgefertigt werden kann, es würde Idealkonkurrenz zwischen Diebstahl und Betrug vorliegen und die That doch nur aus § 263 Str. G. B. strafbar sein. Von einer solchen Idealkonkurrenz der beiden Delikte kann überhaupt nicht die Rede sein. Wenn übrigens der Vorderrichter ein besonderes Gewicht auf die Feststellung legt, dass die Absicht des A. schon bei der Wegnahme der Reisigbunde des B. auf die Gewinnung des Entgelts dafür gerichtet gewesen sei, so ist darauf hinzuweisen, dass eine derartige gewinnsüchtige Absicht zwar nicht nothwendig zum Thatbestande des Diebstahls gehört, dies Motiv aber denselben, wenn sonst die Absicht vorhanden war, sich die fremden Sachen rechtswidrig zuzueignen, nicht ausschliesst.

Nr. 93. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 26. Mai 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 40/43 S. 381. 382. Ziff. 66 u. 67.]

§ 13. 14. 11. Fluchtlinienges. v. 2. Juli 1875. Die Entschädigung aus dem Fluchtlinienges. bestimmt sich nicht nur formell, sondern auch materiell nach den Grundsätzen des Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874. Auch hier bleibt der durch die neue Anlage, zu deren Ausführung die Enteignung erfolgt, bewirkte Minderwerth unberücksichtigt.

Die Rkl. fühlt sich hauptsächlich dadurch beschwert, dass der Werth der enteigneten Fläche auf Grund der Fiktion berechnet sei, dass sie Theil einer von dem Gesammtgrundstücke beliebig herausgeschnittenen Theilfläche sei, während sie thatsächlich Theil des Gesammtgrundstückes sei und ihr Werth daher im Verhältniss zum Gesammtgrundstück hätte berechnet werden müssen. Wenn Rkl. sich zur Begründung dieses Angriffs auf § 13 Abs. 4 des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 beruft, nach welchem unter der Bezeichnung „Grundstück" jeder im Zusammenhange stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers begriffen ist, so übersieht sie, dass der Abs. 4 dieses Paragraphen sich nur auf die vorangehenden Absätze („bei den Vorschriften dieses Paragraphen ist etc.") bezieht. Die Bezeichnung „Grundstück" kommt nun aber in Abs. 1 des § 13 nur unter Nr. 2 und 3, welche beide hier nicht vorliegen, in Abs. 2 überhaupt nicht, und in Abs. 3 nur in dem Zusammenhange vor, dass der Eigenthümer unter der dort angegebenen Voraussetzung die Uebernahme des ganzen Grundstückes verlangen kann. Es ist daher nicht abzusehen, mit welchem Erfolge die in Abs. 4 der Bezeichnung „Grundstück" beigelegte Bedeutung für den hier vorliegenden Fall, in welchem es sich um die Abschätzung einer zur Strasse bestimmten, auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetretenen Grundfläche handelt (Abs. 1 Nr. 1), verwerthet werden könnte. Nur auf dieser nicht zutreffenden Grundlage will Rkl. den § 89 Tit. 6 Thl. 1 des A. L. R. wenigstens sinngemäss angewendet wissen. Gerade das Fluchtliniengesetz verweist aber in § 14 für die Feststellung der Entschädigungen nicht auf die landrechtlichen Vorschriften, insbesondere nicht auf die des 6. Titels, sondern auf das die Entschädigungsfrage durchaus selbstständig nach eigenen Grundsätzen regelnde Enteignungsgesetz. Wenn auch in § 14 ausdrücklich nur auf §§ 24 ff. des Enteignungsgesetzes verwiesen ist, so ist doch die Rechtsprechung des R. G. von Anfang an davon ausgegangen, dass die Entschädigung aus dem Fluchtliniengesetz, soweit dieses nicht besondere entgegenstehende Bestimmungen enthält, nicht

blos in dem Verfahren, sondern auch nach den Grundsätzen des Enteignungsgesetzes bestimmt werden muss (Entsch. Bd. 2 S. 283). Hiervon abzugehen liegt keine Veranlassung vor.

Der Vertreter der Rkl. hat einen Einwand gegen die Höhe der Entschädigung daraus entnommen, dass der massgebende Fluchtlinienplan schon im Jahre 1886 festgestellt und offen gelegt, und damit die Beschränkung der Baufreiheit gemäss § 11 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 endgültig eingetreten ist. Seine Ausführung, dass die von der Fluchtlinie betroffenen Theilflächen zur Zeit der Enteignung nicht mehr als Bauplätze zu schätzen seien, steht indess mit den in den Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 8 S. 237, Bd. 28 S. 271 veröffentlichten Urtheilen des I. und III. C. S., nach welchem der durch die neue Anlage, zu deren Ausführung die Enteignung erfolgt, bewirkte Minderwerth unberücksichtigt bleibt, in Widerspruch. Von diesem auch von dem erkennenden Senat insbesondere für die Baubeschränkung des § 11 gebilligten Grundsatz abzugehen, haben die Ausführungen des Vertreters der Rkl. keine Veranlassung geboten.

Nr. 94. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 26. Mai 1894.

§ 14 Preuss. Eisenb. Ges. v. 3. Novbr. 1838. Soweit der Eisenbahnfiskus durch die seiner Rechtsvorgängerin (Eisenbahngesellschaft) durch die Landespolizeibehörde gemachte Auflage zur unentgeltlichen Abtretung des Strassenlandes an die Stadtgemeinde verpflichtet worden ist, kann er folgerecht auch keinen Anspruch auf Entschädigung für das gemäss dieser Verpflichtung abgetretene Land erheben.

Es kann keinem Bedenken unterliegen, dass auch, abgesehen von der die besonderen Interessen der benachbarten Besitzer wahrenden Vorschrift des § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838, die Landespolizeibehörde befugt sein muss, bei Prüfung einer Eisenbahnanlage auch das öffentliche Interesse wahrzunehmen, in dieser Beziehung die geeigneten Anordnungen zu treffen, insbesondere also für den Ersatz in Folge der neuen Anlage eingehender öffentlicher Wege und Strassen zu sorgen und die dazu erforderlichen Leistungen dem Unternehmer aufzugeben. Das ist im vorliegenden Fall dadurch geschehen, dass nach der unanfechtbaren Auslegung des B. R. in der Verhandlung vom 4. Oktober 1872 der Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegt worden ist, den hier in Rede stehenden Theil der Yorkstrasse in der ihr obliegenden Ausdehnung (d. h. bis zur Hälfte der Strassenbreite) herzustellen. Offenbar im Zusammenhang mit dieser

Einschränkung der Herstellungspflicht auf die Hälfte der Strassenbreite steht es, wenn in der oben erwähnten Bestimmung der Verhandlung vom 4. Oktober 1872 die Bahnverwaltung gleich andern Bauunternehmern auch zur Abtretung des Eigenthums an dem Strassenlande (bis zur Mittellinie) verpflichtet sein soll, eine Auflage, die allerdings über die Grenzen der der Landespolizeibehörde zuständigen Anordnungen hinauszugehen scheint, wenn sie auch wirthschaftlich keine stärkere Belastung der Verpflichteten enthalten mag, als wenn derselben nur die Herstellung der Strasse, aber in voller Breite aufgegeben worden wäre. Das sich hieraus gegen die Wirksamkeit der Auflage, soweit sie die Abtretung des Strassenlandes betrifft, ergebende Bedenken wird aber dadurch gehoben, dass nach Inhalt der Prüfungsverhandlung die Eisenbahngesellschaft sich derselben unterworfen hat. Wenn nun inzwischen die fragliche Anlage gemäss der unter der gedachten Auflage ertheilten Genehmigung ausgeführt und dadurch die früher über das Bahnhofsterrain hinweg führende öffentliche Kommunikation (der sogen. Schöneberger Weg) aufgehoben worden ist, so kann sich auch der Beklagte der seiner Rechtsvorgängerin für diesen Fall auferlegten Verpflichtung nicht entziehen. Diese Verpflichtung ist aber eine öffentlich-rechtliche und ist als solche zu Gunsten eines öffentlich-rechtlichen Subjekts, sei es des sogenannten Strassenfiskus in Berlin, an dessen Stelle die Stadtgemeinde getreten ist, sei es unmittelbar zu Gunsten der Letzteren begründet worden. Danach liegt der Rechtsgrund des von der Kl. im vorliegenden Prozess erhobenen Anspruchs nicht sowohl in einem der Kl. auf unentgeltlichen Erwerb der fraglichen Fläche zustehenden Privatrecht, als vielmehr darin, dass, soweit der Bekl. durch die seiner Rechtsvorgängerin durch die Landespolizeibehörde gemachte Auflage zur unentgeltlichen Abtretung des Strassenlandes an die Kl. verpflichtet worden ist, er folgerecht keinen Anspruch auf Entschädigung für das gemäss dieser Verpflichtung derselben abgetretene Land erheben kann.

Nr. 95. Entsch. des Bagatellgerichts in Handelssachen in Wien. Vom 26. Mai 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verord. Bl. VII. Nr. 72. S. 1267.]

Die Frist im § 61, Abs. 4, des Betriebs-Reglements vom 10. Dezember 1892, R. G. Bl. Nr. 207 ist eine Verjährungsfrist; Frachtrückerstattungsansprüche, bei welchen die Partei die Anwendung eines billigeren Tarifes auf der nicht benützten Route verlangt, erlöschen durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht im Sinne des Art. 408, Abs. 1 H. G. B.

Mit Frachtbriefen ddto. Sniatyn 11. Jänner und 1. Februar 1893 und ddto. Halicz 14. März 1893 wurden unter der Adresse Carl F. Fürich

in königl. Weinberge Schweine zur Beförderung auf der Bahn aufgegeben.

Diese drei Sendungen wurden direct abgefertigt und die Frachtgebühr für die ganze Strecke nach dem Verbandstarife vom 15. September 1889 berechnet. Unter Zugrundelegung des Verbandstarifes für die ganze Strecke sei allerdings die Frachtgebühr richtig berechnet, allein nach Ansicht des Klägers hätte die Bahn nach § 51 des Betriebs-Reglements vom 10. Dezember 1892 den billigsten Tarif wählen sollen und demgemäss die Fracht von Sniatyn bis Oswieczim, bezw. Halicz bis Oswieczim nach dem Localtarif und von Oswieczim nach Prag nach dem Verbandstarif abfertigen, bezw. berechnen sollen.

Die geklagte Bahn macht dagegen geltend, dass der Anspruch bezüglich der in Sniatyn am 11. Jänner, bezw. 1. Februar 1893 aufgegebenen Frachtgüter, da, wie zugegeben, die Frachtgebühr bereits am 16. Jänner, bezw. 8. Februar bezahlt worden, zur Zeit der Einbringung der Klage am 27. Februar 1894 verjährt war. Was nun die in Halicz aufgegebene Fracht betrifft, so wäre es dem Aufgeber nach den Zusatzbestimmungen zu § 51 des Betriebs-Reglements freigestanden, im Frachtbriefe in der Rubrik „etwaige Angaben des Transportes" anzugeben, dass er bis Oswieczim die Expedition nach dem Localtarif und von dort an mit Verbandtarif verlange, welchem Begehren dann die Bahn hätte nachkommen müssen.

In Ermanglung dieser Angaben hat die Bahn mit Rücksicht darauf, dass es sich um einen Viehtransport handelte, eine Expedition gewählt, welche die rascheste Abfertigung und möglichst rasche Ankunft am Bestimmungsorte voraussehen liess und hat daher im Sinne des § 51 des Betriebs-Reglements ihren Verpflichtungen voll entsprochen. Auch könne von den Bahnbeamten nicht verlangt werden, dass sie alle möglichen Combinationen verschiedener Tarife calculiren, um die billigste Frachtgebühr für eine bestimmte Strecke zu ermitteln. Ueberhaupt sei nach § 51 die Bahn nur für grobes Verschulden verantwortlich, welches aber hier gar nicht behauptet wird. Es sei daher das Begehren des Klägers unberechtigt.

Da nach dem vorangeführten Sachverhalte der Kläger sich dadurch für benachtheiligt hält, dass für die ganze Strecke der Verbandtarif zur Anwendung kam, während ihm für einen Theil der Strecke die Anwendung des Localtarifes, für den Rest der Strecke die Anwendung des Verbandtarifes günstiger gewesen wäre, so liegt ein Anspruch gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage vor, welcher gemäss § 90 des Betriebs-Reglements vor Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden muss. Allerdings können gemäss

§ 61, Abs. 4, Ansprüche wegen Rückstellung von zu viel eingehobener Frachtgebühr binnen einem Jahre nach Bezahlung der Frachtgebühr geltend gemacht werden und es findet in diesem Falle der § 90, Abs. 1, keine Anwendung. Allein in dem vorliegenden Falle wurde nicht der Tarif unrichtig angewendet und ist bei der Feststellung der Fracht und der Gebühren kein Rechnungsfehler vorgekommen, sondern nach der Sachlage ist der Tarif richtig angewendet worden, und zwar ein Tarif, welcher nach den Ausführungen der Geklagten bei Viehtransporten, um die es sich hier handelt, der zweckmässigste war, und es fallen daher die den Gegenstand der Klage bildenden Frachtgeschäfte nicht unter den § 61, Abs. 4, des Betriebs-Reglements. Und da auch die im § 90 unter Z. 1—4 angeführten Ausnahmen mit dem gegenwärtigen Falle nichts gemein haben, so ist klar, dass gemäss Art. 408 H. G. B. und § 90, Abs. 1, des Betriebs-Reglements, der vorliegende Anspruch durch Annahme des Frachtgutes und Bezahlung der Frachtgebühr erloschen ist, weshalb das Klagebegehren abzuweisen war.

Abgesehen davon, sind die Ansprüche aus den Frachtbriefen ddto. Sniatyn, selbst wenn § 61 des Betriebs-Reglements hier Anwendung finden könnte, was aber, wie gezeigt, nicht der Fall ist, verjährt. Die Zahlung der Fracht erfolgte, wie bereits gesagt, am 16. Jänner, bezw. 8. Februar 1893, und die Klage wurde erst am 27. Februar 1894 eingebracht, somit ist seit der Zahlung der Fracht mehr als ein Jahr verflossen und kann der Anspruch auf Rückzahlung nicht mehr geltend gemacht werden. Nach Ansicht des Klägers ist die Verjährung aber nicht eingetreten, und zwar aus folgenden Gründen:

§ 61 des Betriebs-Reglements besagt allerdings, dass Ansprüche wegen Rückstellung einer Mehrgebühr binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an „geltend" gemacht werden müssen. Die Zusatzbestimmung VI zu diesem Paragraphen sagt aber in Ergänzung: die Geltendmachung findet in nachstehender Weise statt", worauf die Bestimmungen über das Reclamationsverfahren folgen. Da nun die genannte Zusatzbestimmung denselben Ausdruck wie der § 61 anwendet, „Geltendmachung", „geltend machen", so sei klar, dass durch die Reclamation die im § 61 erforderliche Geltendmachung erfolge, und da der Kläger binnen Jahresfrist von der Zahlung seinen Anspruch reclamirt, also geltend gemacht hat, sei die Verjährung nicht eingetreten.

Dieser Ansicht des Klägers vermochte aber das Gericht nicht beizustimmen. Die angeführte Zusatzbestimmung VI hat nicht den Sinn, welchen der Kläger derselben giebt, denn sonst müsste in dieser Zusatzbestimmung angegeben sein, inwiefern die Reclamation die Verjährung unterbricht oder hemmt, in welcher Richtung aber die Zusatzbestimmung

nicht einmal eine Andeutung giebt. Es ist daher nach dem Wortlaute des § 61 des Betriebs-Reglements, selbst wenn § 61 des Betriebs-Reglements hier Anwendung fände, die Verjährung der beiden Ansprüche aus dem Frachtbriefe ddto. Sniatyn zur Zeit der Klage bereits eingetreten.

Nr. 96. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 1. Juni 1894.

Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 44/45. Ziff. 5. S. 388.

§§ 74. 332. 263. R. Str. Ges. Buch. Zusammentreffen von passiver Bestechung und Betrug.

Der sog. passiven Bestechung eigenthümlich ist, dass die Handlung, für welche der Beamte den Vortheil annimmt, die Verletzung einer Amts- oder Dienstpflicht enthalten muss. Dass sie begangen sei, gehört dagegen nicht zum Thatbestande der Bestechung. Ist sie begangen und erfüllt sie zugleich den Thatbestand einer strafbaren Handlung, wie hier den des Betruges, so können nach Massgabe der konkreten Umstände, welche der Nachprüfung in der Revisionsinstanz nicht unterliegen, in der Bestechung und in der durch dieselbe veranlassten Strafthat unbedenklich zwei verschiedene selbständige Handlungen gefunden werden. In dieser Beurtheilung ändert der Umstand nichts, dass die durch längere Zeit fortgesetzten Bestechungen und Betrügereien als je eine einheitliche (fortgesetzte) Strafthat angesehen worden sind. Die Beschwerde über die Annahme einer Realkonkurrenz zwischen der Bestechung und dem Betruge ist daher unbegründet.

Nr. 97. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 4. Juni 1894.

§§ 928 ff. Theil I Tit. II. Preuss. Allgem. Land. R. Die Uebertragung der Ausführung eines Werkverdingungsvertrages auf einen Anderen wider Willen des Bestellers ist unzulässig; mit Willen desselben bedarf es eines neuen Vertrages nicht.

Nach § 928 Thl. I Tit. 11 des A. L. R. kann bei einem Werkverdingungsvertrage die Uebertragung der Ausführung des angedungenen Werkes wider den Willen des Bestellers an einen Anderen nicht erfolgen. Dass dies auch mit Einwilligung des Bestellers nur mit der Wirkung geschehen könne, dass der alte Vertrag mit dem ersten Werkmeister hinfällig werde, und an dessen Stelle ein neuer Vertrag mit dem neuen Werkmeister trete, ist aus jener Gesetzesbestimmung nicht

zu entnehmen. Im Zusammenhange mit den §§ 929 und 930 a. a. O. ist diese vielmehr dahin zu verstehen, dass, wenn der Besteller mit der Uebertragung der Ausführung an einen Anderen einverstanden ist, der erste Werkmeister die Handlungen desjenigen, dem er die Ausführung übertragen hat, vertreten muss, jedoch nicht aus dem Vertrage ausscheidet. Die Rechtslage ist in diesem Falle keine andere, wie bei der Uebertragung der Rechte aus einem anderen zweiseitigen Vertrage, die auch nicht das Ausscheiden des ursprünglichen Kontrahenten aus seinen vertraglichen Verbindlichkeiten nach sich zieht, den Gegenkontrahenten aber, wenn er die Erfüllung seitens des Cessionars als Erfüllung des ursprünglichen Vertrages angenommen hat, zur Gewährung der vertraglichen Gegenleistung an den Cessionar verpflichtet (Plenarbeschluss des vormaligen Preussischen Obertribunals vom 16. Januar 1846 in den Obertribunalsentscheidungen Bd. 12 S. 14, Urtheil des R. O. H. G. vom 16. Dezember 1873, in den Entsch. des R. O. H. H. Bd. 12 S. 77 ff., Urtheil des R. G. vom 23. Februar 1885 in den Entsch. des R. G. Bd. 13 S. 12 und 13).

Nr. 98. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 11. Juni 1894.

§ 7 R. Haftpfl. Ges. Für das Verlangen des Verpflichteten auf Aufhebung oder Minderung, wie für das des Verletzten auf Erhöhung oder Wiedergewährung einer Rente ist nicht schon die Zeit des thatsächlichen Eintritts einer wesentlichen Aenderung der Verhältnisse, sondern erst die Zeit der Klagestellung der massgebende Zeitpunkt.

Würde, was die Tragweite des handelsappellationsgerichtlichen Urtheils betrifft, lediglich die Anwendung und Auslegung der Art. 294 und 295 der C. P. O. vom 29. April 1869 in Frage kommen, so würde die Anwendung nicht revisiblen Rechtes eine Schranke für die Würdigung und Entscheidung in der Revisionsinstanz bilden. Den Nachklagen gegenüber, welche das R. H. G. in § 7 Abs. 2 und 3 zulässt, kommen aber zunächst die Schranken in Betracht, welche dieses Gesetz selbst aufstellt. Indem das Haftpflichtgesetz die Ansprüche auf Aufhebung oder Minderung der Rente einerseits und auf Erhöhung oder Wiedergewährung andererseits davon bedingt, dass die Verhältnisse, welche für die getroffene Entscheidung massgebend gewesen, eine wesentliche Veränderung erlitten, schliesst es die Erhebung neuer Ansprüche aus, soweit bereits entschieden ist und soweit entschieden werden konnte. Verhältnisse, welche zur Zeit der Entscheidung bereits vorlagen und in Erwägung gezogen wurden oder in Betracht hätten gezogen werden können, erscheinen somit nicht geeignet, eine neue

Klage zu begründen. (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 22 S. 90. VI. Sen. Jurist. Wochenschrift 1888 S. 170 Nr. 18. III. Sen. insbes. S. 428 Nr. 14. VI. Sen. Jur. Wochenschr. 1889 S. 291 Nr. 27). Als ein solches Verhältniss, das theilweise in Betracht gezogen, in vollem Umfange hätte gewürdigt werden können, erscheint das Gehaltsregulativ vom Jahre 1876. Anders verhält es sich hinsichtlich einer nicht mit Bestimmtheit voraussehbaren allgemeinen Gehaltsaufbesserung, welche ihren Grund in der Aenderung der Preisverhältnisse und des Geldwerthes gehabt. (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 22 S. 90.) Lediglich eine hierauf begründete Forderung von Mehrbezügen erschiene statthaft. Wenn auch gemäss Art. 2 des Bayerischen Gesetzes vom 23. Februar 1879 zur Ausführung der Reichscivilprozessordnung und Konkursordnung der Beschreitung des Rechtsweges die Betretung des Administrativweges vorauszugehen hat, so kann eine Mehrung von Bezügen doch nur vom Tage der Klagezustellung zugesprochen werden. Dass für das Verlangen des Verpflichteten auf Aufhebung oder Minderung, wie für das des Verletzten auf Erhöhung oder Wiedergewährung einer Rente nicht schon die Zeit des thatsächlichen Eintrittes einer wesentlichen Veränderung der Verhältnisse, sondern erst die Zeit der Klagestellung den massgebenden Zeitpunkt bilde, hat das R. G. in konstanter Rechtssprechung angenommen. (Vergl. Eger, das R. H. G., III. Auflage S. 543; Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 17 S. 23, Urth. des VI. C. S. vom 16. Februar 1891 in Sachen Kenzierski wider den Königlich Preuss. Fiskus Rep. VI. 3/91.) Auch hier treffen die Gründe dieser Entscheidungen zu, dass das Gesetz die Zeit nicht näher bestimme, von welcher an die Aufhebung, Minderung, Erhöhung oder Wiedergewährung gefordert werden könne, eine Bestimmung, gemäss welcher die Veränderung der massgebenden Verhältnisse an und für sich schon die Rentenpflicht beeinflussen solle, im Gesetze fehle, der durch das frühere Erkenntniss festgestellte Zustand fortdauere, bis dessen Aufhebung beantragt werde.

Nr. 99. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 11. Juni 1894.

(Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 74. S. 1306.)

Den Gemeindeangehörigen fehlt die Legitimation zur Beschwerdeführung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, wenn die angefochtene Entscheidung über Einschreiten der Gemeinde erflossen ist.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat die Beschwerde der Eheleute Emil und Betti Nemeček, sowie Franz und Antonie Nowotny in Lhotka

gegen die Entscheidung des Handelsministeriums ddto. 28. April 1894, Z. 13.970, betreffend Herstellung einer durch Eisenbahnbau gestörten Zufahrt nach den §§ 2, 14, 18, 20 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil dieselbe der sämmtlichen gesetzlichen Erfordernisse ermangelt, und überdies die in der Beschwerde berufene Entscheidung des Handelsministeriums laut Angabe der Beschwerde nicht über ein Einschreiten der Beschwerdeführer, sondern über eine Eingabe der Gemeinde Lhotka ergangen ist, demnach auch die Legitimation der Beschwerdeführer nicht dargethan erscheint.

Nr. 100. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 13. Juni 1894.

Die polizeiliche Bauerlaubniss verleiht kein neues Recht, durch dieselbe wird ein spezieller Rechtstitel nicht geschaffen.

Durchaus zutreffend verneint der B. R. die Ansicht des Kl., dass durch die Bauerlaubniss ein spezieller Rechtstitel geschaffen sei. Wie der erkennende Senat bereits in dem Urtheile vom 17. Oktober 1892 (V. 135/1892) ausgeführt hat, verleiht die polizeiliche Bauerlaubniss kein neues Recht. Das Recht des Eigenthümers, seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen, versteht sich aber nach §§ 65 ff. Tit. 8 Thl. I des A. L. R. nur unter der gesetzlichen Einschränkung, dass es zu Neubauten der obrigkeitlichen Erlaubniss bedarf. Die Frage, was unter „Vortheilen“ in § 75 Einleitung zum A. L. R. zu verstehen, lässt der B. R. unerörtert, indem er ausführt, dass das klägerische Grundstück, solange der Platz E. noch nicht regulirt und zum Anbau fertig gestellt war, an der hier in Betracht kommenden Front weder rechtlich noch thatsächlich mit einem öffentlichen Platze in Verbindung stand.

Nr. 101. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 13. Juni 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 53/54. S. 485. Ziff. 55.]

Zeitpunkt der Versagung der Bauerlaubniss auf Grund des Baufluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875.

Wie das R. G. mehrfach, insbesondere in den Urtheilen des erkennenden Senats vom 11. April 1888 und vom 8. Juli 1891 (Entsch. des R. G. Bd. 21 S. 212, Bd. 28 S. 275) entschieden hat, kann die Versagung der Bauerlaubniss zu einem, eine projektirte neue Strassen-

oder Bau-Fluchtlinie überschreitenden Bau nur dann als auf Grund des Gesetzes vom 2. Juli 1875 geschehen gelten, und es finden folglich nur dann die, die Entschädigungspflicht der Gemeinden einschränkenden Vorschriften der §§ 13, 14 dieses Gesetzes Anwendung, wenn die Bauerlaubniss erst nachgesucht ist nach der ersten im § 7 des Gesetzes angeordneten Offenlegung des Fluchtlinienplanes. Der Polizeibehörde ist zwar die Befugniss nicht zu bestreiten, zur Sicherung einer beschlossenen Fluchtlinien-Feststellung den Baukonsens schon früher zu versagen, aber die Versagung vor dem bezeichneten Zeitpunkte stellt, wenn sie zu diesem Zweck geschieht, einen Eingriff in das Eigenthum (Vermögen) dar, welcher die Gemeinde, zu deren Vortheile er geschieht, nach dem allgemeinen Grundsatze des § 75 der Einleitung zum A. L. R. zur vollen Entschädigung des Betroffenen ohne Rücksicht auf die durch das Gesetz vom 2. Juli 1875 den Gemeinden gewährten Sonderrechte verpflichtet. Grundsätzlich steht auf demselben Standpunkt das Urtheil des VI. C. S. des R. G. vom 21. Mai 1891 (Gruchot 35, 1107). Dasselbe fügt nur den weiteren richtigen Satz hinzu, dass überhaupt kein Entschädigungsanspruch entstehe, wenn ein Baugesuch abgewiesen wird, das, auch abgesehen von seiner Kollision mit einem (gleichviel in welchem Stadium der Vorbereitung oder Feststellung befindlichen) Fluchtlinienplan, aus sonstigen Gründen als unstatthaft zurückgewiesen werden müsse, und dass es für die Unbegründetheit des Entschädigungsanspruchs nichts verschlage, ob die sonstigen Gründe der Unstatthaftigkeit in dem ablehnenden Bescheide angegeben sind oder nicht.

Nr. 102. Entsch. des Central-Amtes f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 15. Juni 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Nr. 7. S. 247.]

Art. II internat. Uebereink. Spezialtarife im internen Verkehre.

An das Central-Amt ist die Anfrage gelangt, ob eine Eisenbahnverwaltung das Recht habe, einer Gesellschaft mit korporativer Organisation für den Transport der in Ausübung ihrer Thätigkeit erforderlichen Gebrauchsartikel einen gegenüber der tarifmässigen Frachttaxe ermässigten Frachtsatz zu gewähren, wenn durch denselben die Antheile der gewährenden Verwaltung an allen derzeit im internationalen Verkehre bestehenden direkten Verbandstarifsätzen unterboten würden. — Das Central-Amt hat erwidert, dass es auf die Angelegenheit nicht eintreten könne, weil nach Art. III des Schlussprotokolls zum internationalen Uebereinkommen von 1890 die Vertragsstaaten sich die Genehmigung der Tarife ausdrücklich vorbehalten haben und die in Frage

stehende Massregel eine rein interne Angelegenheit sei, welche ihren Charakter durch die Unterbietung von Antheilen aus Tarifsätzen des internationalen Verkehrs nicht verliere.

Nr. 103. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 19. Juni 1894.

[Preuss. Verw. Bl. XV. Nr. 44. S. 511.]

Ausschluss des Rechtsweges gegen die Gesetzmässigkeit polizeilicher Verfügungen und der zu deren Durchführung angeordneten Zwangsmittel.

§ 5 Ges. betr. den Rechtsweg in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen vom 11. Mai 1842, soweit er hier in Betracht kommt, enthält die Bestimmung, dass wenn derjenige, welchem durch polizeiliche Verfügung eine Verpflichtung auferlegt ist, behauptet, dass letztere theilweise einem Anderen obliege, zur Feststellung der Rechte unter den Betheiligten, sowie über die zu leistende Entschädigung die richterliche Entscheidung zulässig ist. Um eine in dem Rahmen dieser Bestimmung sich bewegende Klage handelt es sich hier aber nach dem, was thatsächlich vorliegt, nicht. Kläger hat in den Vorinstanzen nicht aufgestellt, dass nicht er, sondern die Beklagte zur Ausführung der streitigen Trottoiranlage verpflichtet sei, und auch ein Entschädigungsanspruch ist von demselben gegen letztere nicht erhoben worden. Der Antrag der vorliegenden Klage geht vielmehr dahin, 1) die auf Betreiben der Stadt B. am 28. März 1891 gegen den Kläger erfolgte Pfändung aufzuheben, 2) die genannte Beklagte für nicht berechtigt zu erklären, auf Grund der Polizeiverfügung vom 9. Juli 1890 die Kosten der Ausführung jener Anlage einzufordern bezw. im Zwangswege beizutreiben, und zur Begründung dieses Antrages ist, wie auch das OLG. hervorhebt, geltend gemacht, dass das Ortsstatut vom 18. Juli 1887, auf welches die genannte Polizeiverfügung sich stütze, nicht gesetzmässig erlassen sei, daher auch die auf Grund derselben ergangene polizeiliche Aufforderung und Zwangsandrohung nicht zu Recht bestehen könne. Dass aber eine Klage, mit welcher ein Angriff gegen die Gesetzmässigkeit polizeilicher Verfügungen und der zu deren Durchführung angeordneten Zwangsmittel verfolgt wird, nach §§ 127. 128. 133 Absatz 1 und 2 LVG. vom 30. Juli 1883 und § 13 Ger.-Verf.-Ges. der richterlichen Zuständigkeit entzogen sei, hat das OLG. zutreffend ausgeführt, und ist in dieser Beziehung auch eine Rüge nicht erhoben.

Nr. 104. Entsch. des Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport.

Vom 20. Juni 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Nr. 7. S. 247.]

Art. 13. 14. internat. Uebereink. Beschlagnahme von Nachnahmen. Transportverzögerung.

Anfragen an das Centralamt: 1) Kann die Nachnahme auf eine Sendung des internationalen Verkehrs auf der Bestimmungsstation gerichtlich beschlagnahmt werden, nachdem dieselbe bezahlt ist? 2) Kann die auf eine in einem Privat-Reservoir-Wagen ausgeführte Sendung Wein aus Italien nach der Schweiz entstandene Transportverzögerung zum Gegenstande einer Reklamation wegen versäumter Lieferfrist gemacht werden? Antwort: 1) Die Nachnahme kann nicht beschlagnahmt werden, weil die Bestimmungsbahn, in Ausführung des ihr von der Versandbahn gewordenen Mandats, durch die Einziehung der Nachnahme Schuldnerin der letzteren wird, die als Mandantin dem Aufgeber gegenüber haftbar ist; Forderungen der Eisenbahnen untereinander aber — laut Artikel 23 des Uebereinkommens — wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört, als die forderungsberechtigte Verwaltung, nicht mit Arrest belegt werden können, ausser in dem Falle, wenn der Arrest auf Grund einer Entscheidung des Gerichts des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Bahn angehört. 2) Die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen ist nach den Bestimmungen der Art. 14, 40 und 41 sowie § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des internationalen Uebereinkommens zu beurteilen, mit welchen die tarifmässigen Lieferfristen, sowie die Höhe der zu gewährenden Entschädigungen festgesetzt sind.

Nr. 105. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 22. Juni 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 46/50. S. 419. Ziff. 2.]

§§ 51. 152 Vereins-Zoll-Ges. v. 1. Juli 1869. §§ 1. 48 Abs. 3 Begleitschein-Regulativ v. 5. Juli 1888. Bedeutung der Zollabfertigung auf Begleitschein II.

Die Strafkammer verkennt den § 51 V. Z. G., indem sie die Zollabfertigung auf Begleitschein II als eine Einrichtung ansieht, die lediglich im Interesse der Waarenempfänger, im Gegensatze zu den Absendern und Spediteuren getroffen sei und nur ausschliesslich zu deren Vortheil Anwendung finden dürfe. Mag auch der Vortheil dieser Einrichtung gewöhnlich dem Waarenempfänger zufallen, so ist doch der

Angeklagte, als Spediteur, nicht behindert gewesen, sich die allgemein gewährte Verkehrserleichterung zu Nutze zu machen. Wenn auch die Zahlung der in den Begleitscheinen II vermerkten Zollbeträge gewöhnlich seitens der Waarenempfänger erfolgt, so ist doch die Zahlung seitens dritter Personen oder gar des Deklaranten, auf den der Zollfiskus schliesslich zurückgreifen kann, nicht ausgeschlossen. Die Ausstellung der Begleitscheine II ist daher deshalb allein nicht ordnungswidrig, weil der Deklarant eine Zahlung des Waarenempfängers nicht veranlassen will.

Nr. 106. Entsch. des Bagatellgerichts in Handelssachen in Wien. Vom 22. Juni 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII Nr. 107. S 1805.]

Ein Verkehrsbeamter (Stationschef) ist nicht berechtigt, mit den Parteien rechtsgiltige Vereinbarungen bezüglich der Frachtgebühren zu treffen, welche von den kundgemachten Tarifen abweichen.

Was nun die Berechtigung des fraglichen Bahnbeamten betrifft, so muss im Allgemeinen ausgesprochen werden, dass ein Stationschef als solcher nicht berechtigt ist, Vereinbarungen bezüglich der Frachtgebühr zu treffen, welche den publicirten und genehmigten Tarifen nicht entsprechen. Das geht schon 1. aus den Bestimmungen des § 61 Betr.-Regl. hervor, wonach die Bahn berechtigt ist, die durch unrichtige Anwendung des Tarifes zu wenig eingehobenen Frachtgebühren nachträglich von der Partei zu verlangen, was sonst nicht zulässig wäre, wenn ein solcher Beamter berechtigt wäre, die Gebühr ohne Rücksicht auf den Tarif festzustellen oder zu vereinbaren; 2. auch aus dem Umstande, weil es sonst in die Hand eines einzelnen Beamten gegeben wäre, durch solche Vereinbarungen einzelnen Parteien Begünstigungen zuzugestehen, welche sich als streng verpönte geheime Refactien und besondere Begünstigung einzelner Parteien gegenüber anderen Personen, namentlich Concurrenten, herausstellen. Es ist nun Sache des Gerichtes, zu untersuchen, ob durch die besagte Vereinbarung der damals giltige Tarif alterirt wird oder nicht. Insoferne der Stationschef in U. der klägerischen Firma über deren Begehren, einen Waggon mit 10.000 kg Ladegewicht beizustellen, einen Waggon mit grösserem Ladegewichte mit dem Bemerken beistellte, dass er einen Waggon, wie den bestellten, nicht zur Verfügung habe und statt dessen den vorhandenen zur Beförderung der aufgegebenen Fracht benützen wolle, als ob er nur ein solcher von 10.000 kg Ladegewicht wäre, hat derselbe nach Ansicht des Gerichtes eine Verfügung getroffen, bezw. einen Vertrag ge-

schlossen, welcher den Tarif nicht tangirt, denn es ist nicht Sache der Parteien, zu untersuchen, wie die Beförderung des Frachtgutes von der Bahn wirklich ausgeführt wird. Wenn der Stationschef die Fracht von 10.900 kg annahm und auf einen Waggon verlud, bezw. zu verladen gestattete, welcher ein höheres Ladegewicht hatte, und der betreffenden Partei erklärte, dass er diesen Waggon so betrachte, als ob ein Waggon mit 10.000 beigestellt sei, so kann dies den Aufgeber nicht kümmern, denn es ist Sache der Bahnorgane, die Beförderung so auszuführen, wie es ihnen am zweckmässigsten erscheint, und es steht der Partei nicht zu, sich in die inneren Verkehrsverhältnisse einzumischen. Auch hat der Stationschef, wo es sich um die Benützung und Eintheilung der Betriebsmittel handelt, welche ihm zur Verfügung stehen, durchaus innerhalb seines Wirkungskreises gehandelt. In dem vorliegenden Falle hat aber der Stationschef auch die weitere Vereinbarung mit der Klägerin getroffen, dass ein Gewicht über 10.000 kg auf diesen Waggon verladen und trotzdem nicht die Tarifbestimmung vom 1. Jänner 1893, Abs. B III, Punkt d und e, angewendet werden soll. Durch die Mehrverladung haben die Kläger ihr ursprüngliches Begehren, einen Waggon von 10.000 kg zu benützen, aufgegeben, und es wurde sonach durch diese Verladung die vereinbarte Fiction, als ob ein 10.000 kg-Waggon beigestellt wäre, verlassen.

Ist dies nun festgestellt, so ist es nach dem allgemein aufgestellten und begründeten Satze, dass ein Verkehrsbeamter zur Vereinbarung entgegen den Tarifen nicht berechtigt sei, klar, dass der Stationschef in U. zu der Vereinbarung, dass er die 11.700 kg nach dem wirklichen Gewichte und nicht nach dem Tarife berechnen werde, nicht berechtigt und daher die Bahn allerdings berechtigt gewesen, den auf die tarifarische Gebühr fehlenden Betrag nachträglich einzuheben.

Nr. 107. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 23. Juni 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894 Nr. 53/54. S. 485. Ziff. 54.]

Die Verpflichtung des Unternehmers aus § 14 des Preuss. Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874 kann nicht im Rechtswege verfolgt werden, auch nicht mittelbar durch Klage auf Zahlung des Geldwerths.[1])

§ 14 des Enteignungsgesetzes ist richtig angewendet. Durch denselben wird nicht, wie Kl. unterstellt, die Verpflichtung des Unternehmers zur Herstellung der zur Sicherung gegen Gefahren noth-

[1]) Vgl. Eger Komment. z. Enteign. Ges. Bd. I. S. 404 ff. 409 ff.

wendigen Anlagen verneint, sondern nur die Zulässigkeit des Rechtsweges zu deren Erzwingung ausgeschlossen. Dem B. R. ist aber auch darin beizutreten, dass die Klage auf Zahlung des Geldwerthes für Herstellung der Mauer nur eine Umgehung der den Rechtsweg ausschliessenden Vorschrift des § 14 Abs. 2 und deshalb ebensowenig zuzulassen ist, wie die Klage auf Herstellung der Mauer. Vergl. die Entscheidungen des Preuss. Kompetenz-Gerichtshofes im Justiz-Ministerialblatt 1853 S. 335, 1855 S. 88 und 330 und Urtheil des R. G. vom 19. September 1884 im Justiz-Ministerialblatt S. 269. Mit Unrecht sucht Kl. das vom B. R. angezogene R. G. Urth. Bd. 7 S. 265 der Entscheidungen für seinen Anspruch zu verwerthen. In jenem Urtheil ist vielmehr mit klaren Worten ausgesprochen, dass der Rechtsweg auf Herstellung bestimmter sichernder Anlagen ausgeschlossen ist. Der dort zugelassene Anspruch auf Vergütung einer Werthsminderung, die das Grundstück in Folge der unterlassenen oder mangelhaften Herstellung der erforderlichen Anlagen erlitten hat, ist im gegenwärtigen Prozess nicht erhoben. Ob derselbe thatsächlich und rechtlich zu begründen wäre, kann deshalb in der Revisionsinstanz nicht mehr geprüft werden.

Nr. 108. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
3. Senat. Vom 25. Juni 1894.

(Preuss. Verw. Bl. Jahrg. XV. Nr. 50. S. 586.)

§ 10 Th. II Tit. 17. Preuss. Allg. Landr. Polizeiliches Verbot der Errichtung eines Gewerbebetriebes an einer Stelle, wo der Betrieb mit einer Gefährdung der Gesundheit der Anwohner verbunden ist.

Durch die Beweisaufnahme ist die Annahme des Vorderrichters, dass der Betrieb einer Schmiede- und Schlosserwerkstätte an der in Frage stehenden Stelle mit einer Gefährdung der Gesundheit des Publikums verbunden sei, bestätigt worden. Denn der Sachverständige hat nach Besichtigung des Lagerraums in überzeugender Weise begutachtet, dass, wenngleich der Betrieb einer Schmiede oder Schlosserei in diesem Lagerraum nach Beschaffenheit und Lage desselben nicht geeignet erscheine, die Gesundheit normal veranlagter Durchschnittsmenschen zu gefährden, vorausgesetzt, dass dieser Betrieb auf die Tagesstunden beschränkt bleibe, doch dann, wenn die Anwohner krank und nervös seien, die Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit einer Gesundheitsgefährdung durch den gelegentlich des Betriebes entstehenden Lärm nicht von der Hand zu weisen sei. Mit dieser Wahrscheinlichkeit einer Gesundheitsgefährdung nervöser Personen aber ist zu rechnen, da, wie das Oberverwaltungsgericht schon wiederholt, z. B. in dem Urtheil vom

26. September 1892 (Entsch. Bd. XXIII S. 268), ausgesprochen hat, bei der weiten Verbreitung nervöser Zustände zu berücksichtigen ist, dass sich unter den Anwohnern auch nervöse Personen befinden und in ihrer Gesundheit leiden können.

Ist sonach die thatsächliche Voraussetzung der angefochtenen Verfügung, welche mit dem Vorderrichter als ein Verbot, den Lagerraum zum Betriebe einer Schlosserei oder Schmiede zu benutzen, aufzufassen ist, vorhanden, so kann auf sich beruhen bleiben, ob der § 2 der Baupolizeiordnung von 1874 nicht gültig ist, wie Kläger aufgestellt hat. Denn selbst wenn dies der Fall sein sollte, bliebe das Vorgehen der Bekl. gerechtfertigt, da es seine rechtliche Grundlage in dem § 10 II 17 A. L. R. und der hierdurch der Polizei gewährten Befugniss, die Ausübung eines nicht koncessionspflichtigen und nicht koncessionirten Gewerbebetriebes wegen seiner Gesundheitsgefährlichkeit für das Publikum oder einzelne Mitglieder desselben zu verbieten, finden würde.

Demgemäss war die Vorentscheidung zu bestätigen."

Nr. 109. Entsch. des Central-Amtes f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 26. Juni 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Nr. 7. S. 247.]

Art. I. 6. internat. Uebereink. Dem Uebereinkommen sind alle mit dem internat. Eisenbahnfrachtbriefe versehenen Transporte unterworfen, gleichviel ob die bezüglichen Tarife direkte sind, oder nicht.

Eine Anfrage an das Central-Amt, ob ein von einem internationalen Frachtbriefe begleiteter Transport auch dann dem internationalen Uebereinkommen unterfalle, wenn Umkartierung an der Grenze und von da Anwendung des internen Tarifes bis zur Adressstation des Bestimmungslandes stattgefunden habe, wurde dahin beantwortet, dass die Anwendung des internationalen Uebereinkommens nicht von der Frachtberechnung nach einem direkten Tarife, sondern von der Beigabe des internationalen Frachtbriefes zu der Sendung abhänge.

Nr. 110. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts. 6. Civil-Senat. Vom 28. Juni 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 46/50. S. 420. Ziff. 1.]

§§ 3. 9. 508. Civ. Proz. Ord. Berechnung des Werthes des Beschwerdegegenstandes bei Unfallrenten.

Bei Zugrundelegung des Zwölfeinhalbfachen des jährlichen Rentenbetrages von 90 Mark und Hinzurechnung der bis zur Klagezustellung

bereits gezahlten und geforderten Renten ergiebt sich kein den Betrag von 1500 Mark übersteigender Werth des Beschwerdegegenstandes. Die erst nach der Klageanstellung fällig gewordenen Renten sind nicht als Rückstände hinzuzurechnen (vergl. Entsch. d. R. G. in Civilsachen, Bd. 23 S. 359; Juristische Wochenschrift von 1891 S. 221). Uebrigens würde durch deren Hinzurechnung ein Betrag von mehr als 1500 Mark nicht erreicht werden. Nach § 508 C. P. O. in Verbindung mit § 9 daselbst müsste daher die Revision unbedenklich für unzulässig erachtet werden, wenn die Verurtheilung der Bekl. sich nicht zugleich auf etwaige Veränderungen im Betrage der Unfallrente erstreckte. Ein massgebender Einfluss kann indessen diesem Umstande nicht beigemessen werden. Zwar hindert er die Anwendung des § 9 C. P. O., der fest bestimmte periodische Leistungen zur Voraussetzung hat (vergl. Beschluss des R. G. vom 17. Mai 1887, Seuffert's Archiv, Bd. 43, Nr. 62). Allein das hiernach eintretende freie Ermessen (§ 3 C. P. O.) führt nicht zur Annahme eines höheren Werths des Beschwerdegegenstandes. Umstände, die eine spätere Erhöhung der Rente erwarten lassen, sind nicht vorgebracht. Nach dem Gesetze (§§ 6, 70 des Gesetzes vom 5. Mai 1886, R. Ges. Bl. S. 132) tritt eine Erhöhung der Rente für jugendliche Arbeiter nach deren vollendetem 16. Lebensjahre ein, ferner kann eine Veränderung der Verhältnisse eine anderweite Feststellung der Entschädigung zur Folge haben, die jedoch ebensowohl in einer Minderung oder Aufhebung der Rente, als in einer Erhöhung derselben bestehen kann. Dass der Verletzte noch jetzt, nachdem bereits die anfängliche Rente von nur 50 Mark jährlich auf 90 Mark erhöht worden, zu den jugendlichen Arbeitern unter 16 Jahren gehöre und noch nicht die Rente für Erwachsene erhalte, ist nicht behauptet worden und nach der Sachlage nicht anzunehmen. Die Möglichkeit einer Abänderung der festgestellten Rente aber muss, da sie in demselben Masse zu Gunsten, wie zum Nachtheil der Bekl. vorhanden ist und Umstände, die eine Erhöhung der Rente voraussehen lassen, nicht vorliegen, ausser Betracht bleiben; es rechtfertigt sich vielmehr, lediglich die festgestellte Rente der Berechnung des Werths des Beschwerdegegenstandes zu Grunde zu legen.

Nr. 111. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 30. Juni 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 46/50. S. 423. Ziff. 13.]

Auslegung eines mit dem Eisenbahn-Fiskus abgeschlossenen Grunderwerbs- und Entschädigungs-Vertrages.

Der B. R. folgert seine Feststellung aus den weiteren Sätzen des § 6 des Vertrages. Dass diese Ausführungen gegen Interpretationsgrundsätze verstossen, wird von der Revision mit Recht geltend gemacht. Nachdem die Ueberfahrt im ersten Satze dem Gutsbesitzer ohne Einschränkung eingeräumt ist, wird in § 6 mit den Worten: „Kultur- und Verbindungswege sind nicht anzulegen" zur Erörterung der Frage übergegangen, ob es der Anlegung noch weiterer Wege im Interesse des Verkäufers bedürfe. Dieser erklärt dabei, „dass seinem Wirthschaftsbedürfnisse mit Rücksicht auf die ihm gewährte Entschädigung durch den vorbemerkten Bahnübergang genügt sei, und verzichtet daher auf jeden etwaigen Anspruch auf Anlegung mehrerer Uebergänge oder neuer Wege." Der klare Sinn dieser Worte ist, dass der Verkäufer erklärt, für das Wirthschaftsbedürfniss seines Gutes sei die Anlegung mehrerer Wege nicht erforderlich, es genüge vielmehr die ihm zugesagte Ueberfahrt. Wie der B. R. dazu kommt, diese in Betreff weiterer Wege abgegebene Erklärung über die Wirthschaftsbedürfnisse des Gutes dahin zu deuten, dass das im ersten Satze dem Verkäufer eingeräumte Recht der Ueberfahrt ebenfalls auf die (damaligen) Wirthschaftsbedürfnisse des Gutes „offenbar" beschränkt sein sollte, ist nicht näher begründet und nicht erfindlich.

Nr. 112. Entsch. des Central-Amtes f. d. internat. Eisenb. Transport.

Vom 30. Juni 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Nr. 7. S. 247.]

Art. 11. internat. Uebereink. Die Eisenbahn darf, gleichviel durch wen sie die Auslieferung der Güter bewirken lässt, andere als die im Art. 11 vorgesehenen Beträge nicht erheben.

Anfrage: Kann eine Eisenbahn, welcher Stückgut zur Beförderung im internationalen Verkehr übergeben wird, dieses am Bestimmungsorte dem Adressaten durch den Agenten der Versandbahn ausliefern lassen, und darf der Agent in diesem Falle, ausser der Fracht etc., Kommissionskosten in Anrechnung bringen? — Antwort: Der Eisenbahn steht die Wahl der Personen, deren sie sich zur Ausführung des Transportauftrages bedienen will, frei; ihre Verantwortlichkeit, namentlich auch in Bezug auf rechtzeitige Lieferung, wird durch die Benützung

eines Agenten nicht berührt, d. h. das Rechtsverhältnis, in dem Aufgeber bezw. Empfänger zur Eisenbahn stehen, bleibt unverändert. Hiernach ist die Vergütung besonderer Kommissionsgebühren an den Vertreter der Versandbahn ausgeschlossen, und es können nur die im Art. 11 des Uebereinkommens vorgesehenen Frachtsätze, sowie der Ersatz der im Absatz 2 dieses Artikels bezeichneten Baarauslagen vom Empfänger verlangt werden.

Nr. 113. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. Juli 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 46/50. S. 421. Ziff. 4.]

§ 29 Deutsch. Civ. Proz. Ord. Klagen aus dem Garantieversprechen theilen den Gerichtsstand der Erfüllungsklage.

Das Garantieversprechen besteht in der Zusicherung einer bestimmten Eigenschaft, einer bestimmten Leistungsfähigkeit der nach den Plänen der Bekl. hergestellten Anlage. Aus dem Garantieversprechen ergiebt sich die Verpflichtung zum Schadensersatz beim Mangel der zugesicherten Eigenschaft. (Vergl. Motive zum Entwurfe eines bürgerlichen Gesetzbuchs Bd. II, S. 481.) Die Herstellung des garantirten Nutzeffekts der Anlage ist aber von der Durchführung der Anlage in allen ihren nach einem bestimmten Plane zu konstruirenden Theilen bedingt. Was auf Grund des Garantieversprechens geleistet werden sollte, könnte somit nur in und mit der Anlage, also in der Fabrik der Kl., hergestellt werden. Für die Erfüllung der prinzipalen Verpflichtung war daher zweifellos der Ort der Fabrik Erfüllungsort. Die Interessenklage stellt sich nun zwar als Umwandlung der Erfüllungsklage dar. Es ist aber wiederholt entschieden worden, dass bei Entschädigungsklagen wegen Nichterfüllung oder nicht gehöriger Erfüllung eines Vertrages die Vertragspflicht, deren Nichterfüllung oder nicht gehörige Erfüllung zur Klage Anlass gegeben hat, die streitige Verpflichtung im Sinne des § 29 der C. P. O. bilde, und die Interessenklage den Gerichtsstand der Erfüllungsklage theile. (Vergl. Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 22, S. 430.)

Nr. 114. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 3. Juli 1894.

Voraussetzungen der Haftung des Staates für widerrechtliche Handlungen der Beamten.

Der Verweisung an N. steht der Umstand nicht entgegen, dass die Verpflichtung des Staats aus widerrechtlichen Handlungen seiner Be-

amten keine subsidiäre ist, der Beschädigte mithin nicht zuvor einen dritten Verpflichteten in Anspruch zu nehmen braucht. Denn es ist nicht weniger gewiss, dass der Beschädigte keinen Ersatzanspruch hat, wenn er den eingetretenen Schaden durch Anwendung der nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt hätte vermeiden können, ein Grundsatz, aus dem von selbst folgt, dass eine Haftung des Staates für ein von dessen Beamten zugefügtes Unrecht nur besteht, wenn und soweit der Beschädigte alle zulässigen Rechtsbehelfe zur Abwendung des Schadens vergeblich aufgewendet hat.

Nr. 115. Entsch. des Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport.

Vom 12. Juli 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 8. S. 288.]

Internat. Uebereink. Art. 10. Zollbehandlung.

Eine Beschwerde, in welcher darüber geklagt ist, dass Eis und Sägemehl als Begleitungsmaterial zu gewissen Sendungen zur Verzollung herangezogen wurde, hat das Centralamt mit der Antwort erledigen müssen, dass die Angelegenheit nicht in seinen Geschäftskreis eintrete und eine Beschwerde bei der oberen Zollbehörde angebracht werden müsste. Gleichzeitig wurde der Reklamant darauf aufmerksam gemacht, dass im Art. 10 des J. U. ihm das Recht vorbehalten ist, der Zollbehandlung selbst oder durch einen im Frachtbriefe zu bezeichnenden Bevollmächtigten beizuwohnen, um jene Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu erteilen und die Bemerkungen anzufügen, welche geeignet sein können, etwaigen Missverständnissen vorzubeugen.

Nr. 116. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 12. Juli 1894.

[Preuss. Verw. Bl. Jahrgang XVI. Nr. 1. S. 4.]

§ 6. Preuss. Beamt. Unfallfürsorge-Ges. v. 18. Juni 1887. Zeitpunkt der Zulässigkeit der Geltendmachung des Anspruchs. Verjährung.

Das aus § 6 des Gesetzes vom 18. Juni 1887 gegen die Anwendung des § 23 des Gesetzes vom $\frac{\text{27. März 1872}}{\text{30. April 1884}}$ entnommene Bedenken erscheint unzutreffend. Der § 6 des ersteren Gesetzes sieht für die Anmeldung des aus einem Betriebsunfalle hergeleiteten Anspruches eines Staatsbeamten bei der unmittelbar vorgesetzten Dienstbehörde eine zweijährige Frist vor. In § 7 desselben Gesetzes ist dagegen die rechtliche Natur und Geltendmachung eines solchen Anspruches geregelt. Dem Anspruch ist

die Natur eines Anspruches auf Pension beigelegt, und demzufolge ist bestimmt, dass auf die zu gewährenden Bezüge grundsätzlich die für die Betheiligten geltenden Vorschriften über Pension Anwendung finden sollen. Die bezüglichen Vorschriften sind aber für die jetzigen Parteien in dem Pensionsgesetze für die unmittelbaren Staatsbeamten vom 27. März 1872, 21. März 1882 und 30. April 1884 gegeben. Somit muss auch der § 23 des letzteren Gesetzes als anwendbar gelten. Wenn in der Begründung des dem Abgeordnetenhause vorgelegten Entwurfs zu § 7 des Gesetzes vom 18. Juni 1887 (Drucksachen des Preussischen Abgeordnetenhauses von 1887, Bd. III Nr. 88) gesagt ist, dass aus dem Pensionsgesetze von 1872, 1882 und 1884 insbesondere die §§ 10 ff. und die §§ 25 ff. Anwendung finden müssten, und dass vermögensrechtliche Ansprüche über die Höhe der Pensionen nach dem Gesetze vom 24. Mai 1861 zur Entscheidung im ordentlichen Rechtswege zu bringen seien, so kann ein entscheidendes Gewicht auf diese Bemerkung nicht gelegt werden. Der § 23 des Gesetzes von 1872/84 ist für die Frage, unter welchen Voraussetzungen die unmittelbaren Staatsbeamten den Rechtsweg gegen die Entscheidung der centralen Verwaltungsstellen (§ 22) darüber, ob und welche Pension den Beamten zu gewähren ist, beschreiten dürfen, allgemein massgebend. Der § 23 a. a. O. bestimmt in dieser Beziehung nun, dass die Entscheidung des Departementschefs und des Finanzministers der Klage des Beamten vorhergehen und die letztere sodann bei Verlust des Klagerechts innerhalb sechs Monate nach Bekanntmachung jener Entscheidung an den Beamten erhoben werden muss. Daraus ergiebt sich, dass die Beschreitung des Rechtsweges dem Beamten erst eröffnet wird, sofern eine zuvorige Entscheidung des Ressort- und des Finanzministers über seine Pensionsberechtigung erlassen ist, und dass ein Verlust des Klagerechts erst in Frage kommt, sofern nach Eröffnung des Rechtsweges der Beamte nicht binnen sechs Monaten die Klage erhoben hat. Im vorliegenden Falle ist nun nach der Feststellung des B. G. in Bezug auf den Pensionsanspruch des Kl. erst eine Entscheidung des Departementschefs ergangen. Die im Gesetze vorgesehene Entscheidung des Ressort- und des Finanzministers steht noch aus. Danach ist die für die Eröffnung des Rechtsweges bestimmte Voraussetzung noch nicht gegeben, und dieser also zur Zeit noch unzulässig, während der vom B. G. angenommene Verlust des Klagerechts noch ausser Frage bleiben muss.

Nr. 117. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 23. Juli 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Jahrg. II. Heft 8. S. 288.]

Internat. Uebereink. Art. I. Geltungsbereich des internationalen Uebereinkommens.

Ein Absender hatte geglaubt, Güter von Dux nach Tetschen mit einem internationalen Frachtbrief aufgeben zu können, weil Tetschen, als Endbahnhof der Sächsischen Staatsbahnen, Grenzbahnhof im Sinne von Ziffer I des Schlussprotokolls zum internationalen Uebereinkommen sei. — Das Centralamt musste denselben belehren, dass jene Ziffer I nur solche Grenzbahnhöfe im Auge habe, welche im Nachbarstaate liegen, d. h., dass ein internationaler Transport nur dann vorliege, wenn Abgangs- und Bestimmungsstation nicht in dem gleichen Staate liegen, oder wenn — was im vorliegenden Falle nicht in Frage kommt — die Sendung auf dem Wege zwischen zwei demselben Staate angehörigen Stationen einen Nachbarstaat transitieren und zugleich auf der Transitstrecke von einer Eisenbahn befördert werden müsste, welche nicht dem Staate angehört, in dem die Versand- und die Bestimmungsstation liegen. Nachdem der Absender ferner geltend gemacht hat, dass die Sendungen über Tetschen hinaus nach Sachsen weiter gehen, wurde ihm erwidert, dass dieselben ohne weiteres dem internationalen Rechte unterstehen, wenn er sie an den wirklichen Bestimmungsort adressiere, und nicht einzusehen sei, warum er dies nicht thue, wenn nicht etwa für ihn besondere Gründe vorliegen, welche zur Reexpedition in Tetschen veranlassen, und die dem Centralamt nicht bekannt sein können.

Nr. 118. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 1. August 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 8. S. 288.]

Internat. Uebereink. Art. 10. und 14. Lieferfristversäumniss in Folge Bedeckung der Wagen behufs Zollverschlusses.

Eine Eisenbahn lehnte die unter dem Titel Versäumniss der Lieferfrist verlangte Entschädigung mit der Begründung ab, dass die Zeit, welche über die Lieferfrist hinaus in Anspruch genommen worden war, für die Zollmanipulationen nöthig gewesen sei. Die letztern hatten eine Verzögerung erlitten, weil behufs Zollverschlusses die Deckung der Wagen erforderlich war und die nöthigen Decken bahnseitig nicht sofort beigestellt werden konnten. — Die Anfrage, ob nicht die Eisenbahn rechtzeitig für diese Decken hätte sorgen sollen, wurde vom Centralamt dahin beantwortet, dass dieser Fall im internationalen Uebereinkommen nicht vorgesehen sei. Immerhin spreche eine analoge Aus-

legung des Art. 10 dafür, dass die Eisenbahn nicht ohne Weiteres zur Besorgung der Decken verpflichtet war, sondern dass der Absender dieselbe darum zu ersuchen hatte, worauf sie die Verpflichtung zur Lieferung dieser übernehmen oder ablehnen konnte. Eine vorsorgliche Beschaffung der Decken habe der Eisenbahn auch nicht in der ihr für die Erfüllung der Zollformalitäten im Absatz 3 des Art. 10 angewiesenen Stellung eines Kommissionärs obgelegen.

Nr. 119. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 1. August 1894.

Zeitschrift f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 8. S. 286. 289.

Internat. Uebereink. Art. 11. Berechnung der Frachtsätze und Vergütungen.

Die Anfrage, ob die von einer italienischen Station für „spinta“ (Abstossen eines Wagens) verrechnete Gebühr mit Recht gefordert werde, wurde unter Verweisung auf den Art. 11, zweiter Absatz, und mit dem Beifügen beantwortet, dass eine Entscheidung darüber, ob die Gebühr für spinta unter einem der in diesem Artikel bezeichneten Titel zu verstehen sei, im Streitfalle nicht dem Centralamte, sondern der Aufsichtsbehörde und bezw. dem kompetenten Richter zukomme.

Nr. 120. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 7. August 1894.

Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 8. S. 289.

Internat. Uebereink. Art. 11 und 35. Frachtbriefvorschrift der billigsten Tarife.

Ein Spediteur richtete die Anfrage an das Central-Amt, ob er sich die Taxberechnung nach einem französisch-deutschen Exporttarif gefallen lassen müsse, während er doch — für die französische Strecke — den „Tarif le plus réduit“, d. h. einen billigeren Specialtarif, vorgeschrieben habe. — Antwort: Wenn Specialtarife eine verminderte Haftpflicht der Eisenbahn in sich schliessen, so sind sie im internationalen Verkehr nur zulässig, sofern sie eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche (ermässigte) Maximalbetrag der Verantwortlichkeit auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet. Wenn der ausschliesslich für die französische Strecke verlangte Specialtarif von den Haftpflichtbestimmungen des internationalen Uebereinkommens abwich, so hat die Eisenbahn allerdings mit Recht von dessen Anwendung Umgang genommen.

Nr. 121. Entsch. des Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 9. August 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 9. S. 396.]

Internat. Uebereink. Art. 6. und 11. Anwendung von Tarifen auf dem eingehaltenen Transportwege.

Ein Speditionshaus hat sich darüber beschwert, dass ihm die nach Ausführung des Transports im Reklamationswege geforderte nachträgliche Anwendung besonderer, auf der eingehaltenen Transportroute gültiger Tarife mit der Begründung verweigert worden sei, dass diese besonderen Tarife im Frachtbriefe vorzuschreiben gewesen seien. Der Beschwerdeführer glaubt, dass ihm diese Pflicht nicht obliege, da eine desfallsige Bestimmung im internationalen Berner Uebereinkommen nicht enthalten sei. Das Central-Amt hat geantwortet, dass die Eisenbahnen selbstverständlich die auf dem, sei es durch den Absender oder durch die Bahn gewählten Wege bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife zu berechnen haben und dass die Wahl unter diesen Tarifen dem Absender zustehe. Im Uebereinkommen selbst sei allerdings von der Verpflichtung zur Vorschrift der Tarife nicht die Rede, aber es sei zur Anbringung einer solchen im internationalen Frachtbriefformular der erforderliche Platz ausdrücklich reserviert. Werde die Vorschrift unterlassen und die Forderung, die Wirkung dieser Unterlassung nachträglich aufzuheben, von der Eisenbahn ablehnend beschieden, so sei event. die Entscheidung des kompetenten Gerichtes am Reklamationsorte anzurufen.

Nr. 122. Entsch. der Königl. Ungarischen Tafel zu Budapest. Vom 28. August 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 118. S. 1878.]

Die Constatirung einer während des Transportes erfolgten Beschädigung der Waare ist nicht blos eine innere Administrations-Angelegenheit der Eisenbahn, sondern eine dem § 71 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und dem Frachtvertrage entspringende Verpflichtung; daher sind die von der Eisenbahn-Verwaltung über den Schaden aufgenommenen Constatirungs- und Zeugenvernehmungs-Protokolle als eine gemeinschaftliche Urkunde anzusehen.

In einem derzeit noch im Zuge befindlichen Processe wird die Verwaltung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wegen des Schadens, welchen der Transport von edlen Pferden auf ihren Linien genommen hat, auf die Summe von 10.860 fl. und 799 Frcs. 15 Ctm. sammt Nebengebühren als Schadenersatz geklagt. Mit einer Nebenklage hat der Kläger die Herausgabe einer beglaubigten Abschrift des Schadens-Constatirungs-

Protokolles, dann der über die Vernehmung der Zeugen und der Bahnbediensteten aufgenommenen Protokolle, endlich das Gutachten der Thierärzte von den Staatsbahnen verlangt, was die Direction verweigerte.

Der kgl. Gerichtshof in Budapest gab diesem Begehren mittelst Bescheides, Z. 84.089/93, aus nachstehenden Motiven Folge:

Die vom Kläger verlangten Urkunden mussten sachgemäss zu dem Zwecke aufgenommen worden sein, dass dieselben beiden Parteien als Beweismittel dienen. Nachdem die geklagte Eisenbahn-Verwaltung angegeben hat, dass alle diejenigen Personen über den fraglichen Schadenfall vernommen wurden, welche hiervon Kenntniss haben konnten, so müssen diese, sowie die Schaden-Constatirungs-Protokolle als gemeinsame Urkunden angesehen und gemäss § 188 der Civilprocess-Ordnung dem Kläger von der Geklagten abschriftlich ausgefolgt werden.

Unter gleichzeitiger Sistirung der Verhandlung über die Hauptklage selbst wird die Bahnverwaltung verpflichtet, innerhalb der (bestimmten) Präclusivfrist die Abschrift dieser Urkunden dem Kläger zu behändigen, widrigenfalls der von ihm angegebene Inhalt derselben als wahr angenommen werden müsste. Die gleiche Erwägung gilt auch bezüglich des vom Kläger ebenfalls verlangten thierärztlichen Gutachtens. Endlich musste die Bahnverwaltung als sachfällig in die klägerischen Kosten verurtheilt werden.

Die kgl. Tafel hat mit Entscheidung vom 28. August 1894, Z. 2769, den erstrichterlichen Bescheid aus dessen Motiven und mit dem Beifügen bestätigt, dass die Gemeinschaftlichkeit der abschriftlich verlangten Constatirungs- und Zeugenvernehmungs-Protokolle schon aus § 71 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements hervorgeht, welchem zufolge das Ergebniss der Feststellung von Beschädigungen den Betheiligten über ihr Verlangen schriftlich mitzutheilen ist.

Nr. 123. Entsch. des Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 7. September 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 9. S. 326.]

Internat. Uebereink. Art. 12. Frachtreklamationen auf Frankatursendungen. Belege.

Eine Verwaltung hat an das Central-Amt die Frage gerichtet, welche Belege einem Antrage auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht für eine in Frankatur abgefertigte Sendung beizugeben seien. Bei Rückerstattungsgesuchen seien die Frachtbriefe und solche Belege vorzulegen, welche die Reklamation begründen können; der Frachtbrief

könne vom Absender aber nicht beschafft werden, weil ihn der Empfänger besitze, und das Duplikat, das dem Absender ausgehändigt werde, habe nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes. Antwort: Wie die anfragende Verwaltung selbst zugiebt, sind bei Rückerstattungsgesuchen die Frachtbriefe und solche Belege beizufügen, mit denen die Forderung bewiesen werden kann. Wollte man diese Bestimmung lediglich nach dem Wortlaute auslegen, so wäre der Absender, der gegen den Originalfrachtbrief das Duplikat erhalten hat, ausser stande, sein Reklamationsrecht auszuüben, das ihm durch Art. 12 des internationalen Uebereinkommens garantirt ist. Diese Auslegung kann gegenüber der Bestimmung des Berner Uebereinkommens nicht Platz greifen. Die Vorschrift hat nur den Zweck gehabt, den Reklamanten zur Vorlage von solchen Beweisstücken zu verpflichten, die die Berechtigung seiner Forderung darthun können. Für die Sendungen in Ueberweisung muss selbstverständlich der Empfänger den Frachtbrief vorlegen, durch welchen der Nachweis über die Ausführung des Transports erbracht wird. Für die Sendung in Frankatur genügt es, die bei der Aufgabe erfolgte Frachtzahlung nachzuweisen; in dieser Beziehung ist der Duplikat-Frachtbrief ein Beweisstück, weil die bei der Versandstation bezahlte Fracht darauf verzeichnet ist und derselbe dadurch die Eigenschaft einer Quittung erhält. Es kann übrigens vorkommen, dass der Absender nicht mehr im Besitze des Fracht-Duplikats ist; in diesem Falle kann die Eisenbahn jeden anderen Beleg, durch welchen die Rechtmässigkeit des erhobenen Anspruchs nachgewiesen wird, zulassen.

Abhandlungen.

1.

Finden die Vorschriften des Eisenbahnstrafrechts, insbesondere der §§ 315, 316 des Deutschen Strafgesetzbuchs, nur auf öffentliche Lokomotivbahnen oder auch auf andere Eisenbahnen Anwendung?

Von **A. Dalcke,**

Ober-Staatsanwalt und Geh. Ober-Justizrath in Stettin.

Auf die obige Frage ist bisher, trotzdem dieselbe nicht nur in der Litteratur vielfach erörtert worden, sondern auch wiederholt Gegenstand der Entscheidung der höchsten Gerichtshöfe gewesen ist, eine allgemein befriedigende Antwort nicht gegeben worden. Im Gegentheil gehen die Ansichten nach wie vor weit auseinander, und wenn auch die neuere Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht im Stande gewesen ist, hier Wandel zu schaffen, so erklärt sich dies wohl daraus, dass einzelne der vom Reichsgericht in seinen Urtheilen ausgesprochenen Grundsätze höchst anfechtbar erscheinen. Es dürfte deshalb nicht überflüssig erscheinen, diese eminent wichtige Frage nochmals und namentlich der Judikatur des Reichsgerichts gegenüber einer kurzen Besprechung zu unterwerfen.

Um eine feste Unterlage für die Entscheidung zu gewinnen, erscheint es nothwendig, zunächst den Begriff „Eisenbahn“ im strafrechtlichen Sinne festzustellen.

Hierbei wird man von der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn als einer öffentlichen Verkehrsanstalt, sowie von allen die letztere betreffenden gesetzlichen Vorschriften, welche dem öffentlichen Recht angehören, ganz absehen müssen. So wenig deshalb auf die von dem Reichsgericht [1]) und auch von Eger [2]) herangezogenen Bestimmungen ein entscheidendes Gewicht gelegt

[1]) Erks. des R. G. v. 19. Mai 85 Rechtspr. 7 S. 306 u. Entsch. 12 S. 205.
[2]) Eger, Handb. des Pr. Eisenbahnrechts Bd. II S. 154.

werden kann [1]), ebensowenig darf, wie dies übrigens auch allgemein anerkannt ist, aus den Motiven und Vorschriften des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871, welches nur civilrechtliche Gesichtspunkte im Auge hat, Material für die hier in Rede stehende Begriffsbestimmung entnommen werden [2]). Im Sinne des § 315 des St. G. Bs., in welchem es sich lediglich um den strafrechtlichen Schutz der Eisenbahn als eines Transportmittels gegen Störungen des Betriebes handelt, kann dieselbe nur als ein mechanisches Werk in Betracht kommen, das eine so bestimmte Konstruktion hat und von solchen technischen Eigenthümlichkeiten ist, dass die Störung des Betriebes desselben besondere Gefahren herbeizuführen geeignet ist [3]). Von diesem Gesichtspunkte aus wird man deshalb unter „Eisenbahn" eine Anlage zu verstehen haben, bei welcher sich die auf Rädern ruhenden und von einer Naturkraft in Bewegung gesetzten Transportmittel auf einer festen Schienenbahn bewegen, und welche zum Transport von Personen und Sachen in einem solchen Umfange bestimmt ist, dass durch eine Störung des Betriebes eine gemeine Gefahr herbeigeführt werden kann [4]). Gegen die Richtigkeit dieser Begriffsbestimmung sind indess von den verschiedensten Seiten Einwendungen erhoben, und wird es darauf ankommen, diese zu widerlegen.

So wird von einzelnen Seiten behauptet, dass der § 315 cit. nicht einmal ein festes Schienengeleise als wesentliches Begriffsmerkmal einer Eisenbahnanlage fordere, dass der strafrechtliche Schutz vielmehr schon blossen Drahtseilbahnen zugesprochen werden müsse [5]). Allein diese Ansicht dürfte nicht richtig sein, dieselbe verstösst völlig gegen den gemeinen Sprachgebrauch und ignorirt unzulässiger Weise gänzlich den Wortlaut des Gesetzes, das ausdrücklich von Bahnanlagen und Fahrbahn spricht.

Muss man aber auch an dem Erforderniss einer festen Fahrbahn (Schienenbahn) festhalten, so sind doch weiter Zweifel darüber entstanden, ob der Begriff „Eisenbahn" eine ganz selbständige Fahrbahn voraussetzt, oder ob es genügt, dass die Schienen in Strassen oder Chausseeen eingelegt sind. Schaper ist der Meinung, dass Schienenwege dieser letzteren Art keine Eisenbahnen seien und dass eine Beschädigung derselben nur aus § 321 des St. G. B.s strafbar sei [6]). Dieser Ansicht, die übrigens auch ganz vereinzelt dasteht, wird man aber nicht beipflichten können; denn es ist nicht abzusehen, welchen wesentlichen Unterschied es für die Strafbarkeit der Gefährdung machen soll, ob die Schienen auf einem lediglich für die Zwecke der Eisenbahn bestimmten,

---

[1]) Siehe Loock, der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen im deutschen Reiche S. 138 u. folg.

[2]) Vergl. Plen. Beschl. des früheren Obertrib. v. 2. Oktbr. 1875 Goltd. Arch. 23 S. 4 11 u. Erks. des R. G. v. 19. Mai 85, Rechtspr. 7 S. 311.

[3]) Loock a. a. O. S. 157.

[4]) So fast übereinstimmend im Wesentlichen Hälschner D. Strafr. II S. 641, Olshausen zu § 315, Oppenhoff zu § 315, Erks. des R. G. v. 19. Mai u. 17. Septbr. 85, Rechtspr. 7 S. 306 u. 508 und Entsch. 12 S. 205 u. 371. Vergl. auch v. Liszt Lehrb. des Strafr. (6. Aufl.) S. 401.

[5]) Loock a. a. O. S. 159. Vergl. dagegen Hälschner a. a. O. S. 641 u. Olshausen Anm. 3 zu § 315 ff. Meyer Jahrb. des D. Strafrs. (4. Aufl.) S. 941.

[6]) In v. Holtzendorff Handb. des D. Strafrs. III S. 895.

besonderen Planum oder auf einer auch noch anderweit benutzten Strasse liegen. Ueberdies ist diese Ansicht auch bereits in mehreren Entscheidungen des Reichsgerichts in überzeugendster Weise widerlegt worden [1]), und jedenfalls kann dieselbe den Gesetzen vom 25. Febr. 1881 über den Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung und vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen gegenüber, welche den Bau von Eisenbahnen auf Chausseeen und öffentlichen Strassen ausdrücklich vorsehen, jetzt überhaupt nicht mehr in Betracht kommen.

Streitig ist ferner die Frage, ob ein wesentliches Begriffsmerkmal der Eisenbahn darin zu finden ist, dass sich die Transportmittel auf eisernen Schienen bewegen, oder ob die Schienen auch aus anderem Material als Eisen bestehen können.

Hälschner meint, dass von einer Eisenbahn jedenfalls nur dann die Rede sein könne, wenn es sich um eine mit Eisenschienen belegte Bahn handle, [2]) ebenso erklärt Endemann [3]) noch bestimmter, dass die Eisenbahn eine eigens hergerichtete eiserne Spurbahn voraussetze, und dass Holz- und Steinbahnen ausgeschlossen seien, und ganz besonders lebhaft tritt für das Erforderniss der Eisenschienen unter Berufung auf den Sprachgebrauch und Entscheidungen des Reichsgerichts Eger ein [4]). Aber wenn eiserne Schienen lediglich um desswillen als ein nothwendiges Kriterium bezeichnet werden, weil es sich eben um eine Eisenbahn handle, so klammert man sich damit doch wohl zu ängstlich an den Wortlaut des Gesetzes an und räumt dem gemeinen Sprachgebrauche, zumal derselbe kein ganz unbedingt feststehender, sondern ein vielfach schwankender ist [5]), eine viel zu weit gehende Herrschaft ein. Allerdings hat auch das Reichsgericht ein Mal für den Begriff der Eisenbahn das Erforderniss aufgestellt, dass sich die Fuhrwerke desselben ausschliesslich auf fest bestimmten eisernen Spuren bewegen [6]), allein es ist dies keineswegs in einer Weise geschehen, die darauf schliessen liesse, dass das Reichsgericht auf das Eisen ein entscheidendes Gewicht lege, und dass Letzteres in der That nicht der Fall ist, ergiebt eine Reihe von anderen Entscheidungen, in welchen nicht mehr von eisernen Schienen die Rede ist, sondern nur das Erforderniss „metallener“ Schienen aufgestellt wird [7]). Diesen Entscheidungen aber wird man nur beipflichten können. Würden heut für unsere Eisenbahnen statt der eisernen Schienen solche aus Stahl oder Kupfer oder einer Kompo-

---

[1]) Erks. v. 3. Juli u. 1. Dezbr. 84, Rechtspr. 6 S. 500 n. 771 und Entsch. 11 S. 33, ferner Erks. v. 9. Dezbr. 87, Entsch. 16 S. 431. Ebenso Loock a. a. O. S. 159 u. Eger a. a. O.

[2]) Hälschner a. a. O. S. 641.

[3]) Das Recht der Eisenbahnen S. 1.

[4]) a. a. O. S. 155.

[5]) Olshausen a. a. O. Anm. 3 zu § 315.

[6]) Erks. v. 17. Septbr. 85 R. 7 S. 508 u. Entsch. 12 S. 371.

[7]) Das Erks. v. 3. Juli 84 (Rechtspr. 6 S. 502) hält überhaupt nur ein Schienengeleise für wesentlich, das Erks. v. 1. Dezbr. 84 (ebenda S. 771), auf das sich Eger (a. a. O. S. 155 Anm. 2) beruft, erwähnt das Schienenmaterial garnicht u. die Erks. v. 19. Mai 85 (Rechtspr. 7 S. 308) u. v. 9. Dezbr. 87 (Entsch. 16 S. 431) sprechen nur von metallenen Schienen.

sition von Eisen und anderen Metallen bestehende verwendet, so würde das eigentliche Wesen der Eisenbahn dadurch doch in keiner Weise verändert werden, und es würde sich wohl schwerlich die Behauptung aufstellen, geschweige denn begründen lassen, dass, weil eine solche Bahn nicht mehr eine Eisen-, sondern eine Stahl- oder Kupferbahn sei, eine Anwendung des § 315 des St. G. B. ausgeschlossen bleiben müsse. Ist es aber gerechtfertigt, bezw. geboten, von dem Erfordernisse der „eisernen" Schienen abzusehen und ignorirt man also mit Recht sowohl den Wortlaut des Gesetzes wie den gemeinen Sprachgebrauch, dann ist auch nicht der geringste Grund vorhanden, nur „metallene" Schienen als ein wesentliches Begriffsmerkmal der Eisenbahn zu fordern. Gelänge es heute der Technik, ein Material, das sich besser als Eisen und jedes andere Metall zur Herstellung von Bahnschienen eignen würde, herzustellen und zu verwenden, ohne dass sonst in der Konstruction der Transportmittel und dem Bahnbetrieb überhaupt die geringste Veränderung einträte, so ist nicht im Entferntesten abzusehen, aus welchem Grunde nun dem Bahntransporte der strafrechtliche Schutz aus dem § 315 cit. versagt werden sollte. Denn der gesetzgeberische Grund des letzteren hat mit dem Schienenmaterial absolut nichts zu thun, derselbe beruht vielmehr, wie weiter unten gezeigt werden wird, auf ganz anderen Momenten, insbesondere auf der mit dem Bahnbetriebe verbundenen grossen Gefahr; diese letztere aber bleibt, vorausgesetzt natürlich, dass das Schienenmaterial gleichwerthig ist, genau dieselbe, mögen die Schienen aus Eisen oder einem andern Stoffe bestehen. Desshalb dürfte der Ansicht derer beizutreten sein, die das Material, aus welchem die Schienen gefertigt sind, für gleichgültig erachten [1]).

Besonders streitig aber und von grosser practischer Bedeutung ist die Frage geworden, ob es ein wesentliches Begriffsmerkmal der Eisenbahn im Sinne des § 315 cit. ist, dass dieselbe mit Dampf betrieben wird, oder ob auch andere todte Naturkräfte, Electricität, Luftdruck, Schwerkraft u. s. w., ja ob selbst Menschen- und Thierkräfte als Triebkraft genügen. Um zu einer befriedigenden Entscheidung dieser Frage zu gelangen, ist es nothwendig, den gesetzgeberischen Grund der Strafandrohung aus § 315 festzustellen. In dieser Beziehung besteht zunächst weder in der Literatur noch in der Rechtsprechung ein Zweifel darüber, dass in erster Linie die mit dem Betriebe der Eisenbahn verbundene grosse und gemeine Gefahr es ist, welche den Gesetzgeber veranlasst hat, die Gefährdungen der Sicherheit dieses Betriebes mit besonders hohen Strafen zu bedrohen. Diese grosse und gemeine Gefahr aber fand der Gesetzgeber nicht bloss darin, dass es sich bei dem Eisenbahnbetriebe regelmässig um Beförderung von Menschen und Gütern in einem bedeutenden Umfange handelt, sondern in noch viel höherem Grade darin, dass die zur Fortbewegung der Transportmittel verwendete Triebkraft, (als welche der Gesetzgeber allerdings nur die Dampfkraft im Auge haben konnte), wenn einmal

---

[1]) So Olshausen a. a. O. Anm. 3 zu § 315, Meyer Lehrbuch des D. Strafrs. (4. Aufl.) S. 914, Rubo Komm. Note 4 u. ebenso auch wohl v. Liszt a. a. O. S. 401, da derselbe nur eine mit festen Geleisen versehene Bahn verlangt.

entfesselt, nicht jeden Augenblick von dem menschlichen Willen beherrscht werden und desshalb leicht zu unabsehbaren Gefahren für Gesundheit, Leben und Eigenthum führen kann. Treffend sagt das Reichsgericht[1]):

„Die Intensität der Wirkung der Dampfkraft und die Schwierigkeit ihrer augenblicklichen Beherrschung, die Schnelligkeit der Bewegung, welche sie hervorzubringen im Stande ist und die damit in Verbindung stehende Unmöglichkeit, in verhältnissmässig kurzer Zeit die Bewegung zu hemmen, sind es gerade, welche Störungen im Betriebe einer Eisenbahn, bei welcher die Dampfkraft das bewegende Element ist, in ganz besonders hohem Grade für Personen und Sachen gefahrbringend erscheinen lassen, und diese Rücksicht hat den Anlass gegeben, im Interesse der allgemeinen Sicherheit die so betriebenen Bahnen unter besonderen Schutz des Strafgesetzes zu stellen.“

Liegt also der wesentlichste Grund der Strafsanction in der Unmöglichkeit, die zur Beförderung angewendete Triebkraft willkührlich zu beherrschen und nach Gefallen schnell zu hemmen und zum Stillstand zu bringen, so ergiebt sich hieraus zunächst, dass bei einer Begriffsbestimmung der Eisenbahn diejenigen Triebkräfte ausscheiden müssen, bei denen dies nicht der Fall ist, und dass also Transporte, welche, wenn auch auf eisernen Schienen durch Menschen- oder Thierkräfte in Bewegung gesetzt werden, hier nicht in Betracht kommen können. Hierüber herrscht auch weder in der Literatur noch in der Rechtsprechung kaum noch ein erheblicher Zweifel, und deshalb werden die fast ausschliesslich ihrer practischen Bedeutung wegen hier in Betracht kommenden Pferdebahnen fast übereinstimmend nicht zu den Eisenbahnen im Sinne des § 315 cit. gezählt.[2])

Aus demselben Grunde aber ergiebt sich zugleich, dass, wenn sich die neuere Technik andere elementare Naturkräfte dienstbar gemacht hat, welche der Dampfkraft in ihrer Wirkung ganz gleich stehen und also wie diese, einmal entfesselt, sich der Herrschaft des Menschen entziehen und genau dieselben Gefahren herbeizuführen geeignet sind, dass dann auch die durch solche Naturkräfte betriebenen Bahnen den Dampfeisenbahnen ganz gleich stehen und wie diese den strafrechtlichen Schutz aus § 315 geniessen müssen.

Diese Ansicht ist indess sehr lebhaft von Eger[3]) bekämpft worden. Er meint, dass der Gesetzgeber die Entwickelung und späteren Fortschritte der Technik, den Betrieb auf ganz anderer Grundlage und durch ganz andere —

---

[1]) Erks. v. 19. Mai 1885 Rechspr. 7 S. 310 a. Entsch. 12 S. 305.

[2]) So das Erks. des früheren Oberappellationsgerichts v. 14. Juni 1874 in Goltd. Arch. 23 S. 453, Plenarentsch. des früheren Obertrib. v. 2. October 75 in Goltd. Arch. 23 S. 403, Entsch. des R. G. v. 19. Mai 85 Rechtspr. 7 S. 306 u. Entsch. 12 S. 205 und in Uebereinstimmung hiermit Hälschner a. a. O. S. 643, Olshausen a. a. O. Anm. 3, Eger a. a. O. S. 155, Loock a. a. O. S. 159, Berner D. Strafr. S. 626, H. Meyer S. 914, Rudorff zu § 315 Anm. 1. A. M. nur Meyer im Ger. Saal 26 S. 167 u. folg. v. Kirchmann, wenn die Pferdebahn im Grossen betrieben wird, was mit Recht von Hälschner bekämpft wird u. Oppenhoff zu § 315.

[3]) a. a. O. S. 153.

elementare oder lebende — Kräfte nach Massgabe künftiger Erfindungen in Berücksichtigung habe ziehen wollen, könne desshalb nicht angenommen werden, weil für derartige Betriebe — möchten dieselben auch mehr oder weniger den Lokomotiveisenbahnen ähnliche Eigenschaften besitzen — doch weder die gleichen thatsächlichen Voraussetzungen, noch der intensiven und extensiven Entwickelung nach der nämliche Grad und Umfang der Betriebsgefahr, noch dieselbe eminente Bedeutung für den Verkehr vorliegen. Sei dies aber nicht der Fall, dann erscheine es auch nicht statthaft, die eisenbahnstrafrechtlichen Bestimmungen mit ihrem positiv genau begrenzten Inhalt analog anzuwenden, vielmehr sei, insofern die Nothwendigkeit hervortrete, eine Ergänzung des Strafgesetzbuchs geboten.

Diese Argumentation mag nun zwar den Pferdebahnen gegenüber zutreffen; soweit es sich aber um Eisenbahnen handelt, welche durch andere elementare Naturkräfte, wie z. B. durch Electricität betrieben werden, erscheint dieselbe nicht zutreffend. Denn dass bei den electrischen Bahnen, wenn es sich nicht etwa bloss um kleine Strassenbahnen, sondern um grössere für den Verkehr und die Beförderung von Menschen und Gütern zwischen verschiedenen Orten bestimmte Bahnen handelt, der Betrieb auf ganz anderen Grundlagen beruhe, als bei den Dampfbahnen, und dass weder der nämliche Grad der Betriebsgefahr noch dieselbe Bedeutung für den Verkehr vorliege [1]), ist eine Behauptung, für die ein genügender Beweis nicht erbracht sein dürfte. Wenn aber Eger ferner in der Anwendung des § 315 auf andere als Dampfeisenbahnen eine auf dem Gebiete des Strafrechts unzulässige Analogie erblickt, so kann diese Anschauung nicht besser widerlegt werden, als durch die betreffende Ausführung des Reichsgerichts in dem Urtheil vom 17. September 1885, in welchem es heisst [2]):

> „Völlig unrichtig ist die Behauptung, dass das Gesetz nur auf die von dem Gesetzgeber direct erwogenen Fälle angeführt werden dürfe. Der Gesetzgeber vermag nicht zum voraus die reiche Mannigfaltigkeit des Lebens zu fixiren, das Gesetz gilt für alle Fälle, auf welche es nach richtiger Auslegung passt, mag der Gesetzgeber an dieselben gedacht haben oder nicht; und es ist im letzteren Falle keine analoge, sondern eine directe Anwendung des Gesetzes, welcher der § 2 des St. G. Bs. nicht entgegensteht."

Die Ansicht von Eger hat auch nur eine geringe Anzahl von Anhängern. Was insbesondere die mittels Electricität betriebenen Bahnen anlangt, so hat das Reichsgericht in der Entscheidung vom 17. September 1885 die Anwendbarkeit des § 315 cit. auf dieselben mit überzeugenden Gründen nachgewiesen und dabei besonders hervorgehoben, dass die electrische Bahn mit der Dampf-

---

[1]) Eger hat, abgesehen von den Pferdebahnen, auch wohl nur die kleinen electrischen Strassenbahnen im Auge. Bei den kolossalen Fortschritten der Technik ist es aber doch gar nicht ausgeschlossen, dass in absehbarer Zeit electrische Bahnen gebaut werden, bei denen ein ebenso umfangreicher Betrieb stattfindet, wie heute bei einzelnen Dampfeisenbahnen. Siehe gegen die Eger'sche Ausführung auch Loock a. a. O. S. 160.

[2]) Rechtspr. 7 S. 508 u. Entsch. 12 S. 371.

bahn nicht allein die Geleise, sondern auch die Anwendung einer elementaren, der menschlichen Führung nicht unbedingt unterworfenen Naturkraft gemeinsam habe, und dass die Wirkung des electrischen Stromes für die Schnelligkeit der Fortbewegung und die bei Störungen daraus entstehenden Gefahren annähernd die gleichen seien, dass der Grund der strengen Strafandrohung aus § 315 also auch hier zutreffe und dass der Wortlaut des Gesetzes nicht entgegenstehe [1]).

Gleich den electrischen Bahnen müssen konsequenter Weise aber auch die übrigen durch elementare Naturkräfte, wie z. B. durch Luftdruck oder Schwerkraft betriebenen Bahnen, sobald die übrigen oben näher bezeichneten Erfordernisse vorliegen, hierher gerechnet werden, denn die vorhin wiedergegebene Ausführung des Reichsgerichts bezüglich der electrischen Bahnen trifft im vollsten Umfange auch auf diese letztgedachten Bahnen zu [2]).

Dabei sei gleichzeitig bemerkt, dass es, wie wohl ganz unbestritten ist, für den Begriff der Eisenbahn ganz einflusslos ist, ob die Maschine mit der Triebkraft sich mit den Transportmitteln selbst fortbewegt, oder feststeht und ob dieselbe ein für sich bestehendes Werk oder einen integrirenden Bestandtheil eines der Transportmittel bildet [3]).

Am meisten umstritten aber ist endlich die Frage, ob auf den strafrechtlichen Schutz aus § 315 alle Bahnen, auf welche der in der obigen Darstellung entwickelte Begriff „Eisenbahn" zutrifft, Anspruch haben und zwar gleichviel, ob dieselben blossen Privatzwecken oder dem öffentlichen Verkehr dienen, oder ob nur die letzteren diesen Schutz geniessen.

Das Reichsgericht hat sich für die Bejahung der ersteren Alternative entschieden und damit die Rechtsprechung in Bahnen gelenkt, die sich als richtig nicht anerkennen lassen. Es ist oben bereits dargelegt worden, dass der gesetzgeberische Grund für die Androhung der besonders hohen Strafen im § 315 lediglich in der Möglichkeit des Eintritts grosser und gemeiner Gefahren, welche durch die Störung des Betriebes einer Eisenbahn herbeigeführt werden können, d. h. also in der Gemeingefährlichkeit der Handlung zu suchen ist, wie ja dies auch schon äusserlich von dem Gesetzgeber dadurch zu erkennen gegeben ist, dass diese strafbaren Handlungen in dem Abschnitte, in welchem die gemeingefährlichen Verbrechen abgehandelt werden, ihren Platz gefunden haben. Nun kann es aber füglich keinem Bedenken unterliegen, dass der Eintritt einer grossen und gemeinen Gefahr regelmässig nur bei denjenigen

---

[1]) Rechtspr. 7 S. 508 u. Entsch. 12 S. 371. Diese Ansicht wird auch überwiegend in der Literatur vertreten, so von Hälschner a. a. O. S. 643, Loock a. a. O. S. 159, Olshausen a. a. O. Anm. 3, Berner a. a. O. S. 625, v. Liszt S. 401, H. Meyer S. 914, Dochow in v. Holtzendorff's Rechtslexikon sub Gemeingefährlichkeit, Rubo Note 2, Endemann a. a. O. S. 1.

[2]) So auch Hälschner a. a. O. Dochow a. a. O. Olshausen a. a. O. Loock a. a. O. und die Anm. 1 aufgeführten Schriftsteller.

[3]) Erks. des R. G. v. 9. Dezbr. 87 Entsch. 16 S. 431, Hälschner a. a. O. S. 642, Olshausen a. a. O. Anm. 3.

Eisenbahnen zu befürchten sein wird, welche den Transport von Menschen und Gütern in einem grossen Umfange betreiben und also der Allgemeinheit des Publikums zugänglich sind, nicht aber bei denen, welche, wie die in Fabriken, Bergwerken u. s. w. befindlichen nur ganz bestimmten privaten Zwecken dienen. Denn diese haben weder dieselbe intensive noch extensive Betriebsgefahr wie die öffentlichen Eisenbahnen, da hier eine Gefahr immer nur für den abgeschlossenen Kreis der bei dem Betriebe beschäftigten Personen oder für ein bestimmtes Unternehmen (Bergwerk, Fabrik, Steinbruch u. s. w.) eintreten kann. Möglich ist ja allerdings, dass unter besonderen Umständen in einem konkreten Falle auch bei einer solchen Industriebahn eine erhebliche Gefahr für Menschen und Sachen verursacht werden kann, aber die Beantwortung der Frage, auf welche Art von Eisenbahnen sich das Gesetz beziehe, kann nur von dem in der Regel drohenden, nicht von dem im konkreten Falle drohenden Umfange der Gefahr abhängig gemacht werden [1]. „Eine wirkliche Gemeingefahr wird dagegen erst unverkennbar bedingt durch die Massenbeförderung von Personen und Gütern auf dem aus einer Anzahl Achsen bestehenden Train einer Dampfeisenbahn. Die ungemein starke Triebkraft, die Schnelligkeit der Bewegung und die Schwierigkeit der Hemmung, die Gefahr eines Zusammenstosses, einer Zertrümmerung von Wagen, Entzündung und Branderregung, der Entgleisung und dauernden Betriebsstörung legen die Gemeingefahr für Leben und Gesundheit vieler Menschen und für die Zerstörung zahlreicher, werthvoller Güter klar zu Tage [2].“

Die herrschende Meinung geht aus den vorstehend entwickelten Gründen desshalb auch dahin [3], dass nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden und der Allgemeinheit des Publikums zugänglichen, öffentlichen Eisenbahnen auf den strafrechtlichen Schutz aus § 315 cit. Anspruch haben [4].

Dieser Auffassung ist nun aber das Reichsgericht wie oben schon kurz angedeutet, entgegengetreten, indem es diesen Schutz durch das Urtheil vom 2. März 1886 auch einer lediglich industriellen Interessen dienenden Privatbahn [5] und durch Erks. v. 4. Dezember 1883 einer noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahn zugesprochen hat [6]. Die für diese Entscheidungen gegebenen Gründe sind aber in keiner Weise überzeugend. Die oben für die entgegengesetzte Ansicht geltend gemachten Gründe werden nicht besonders

---

[1]) Hälschner a. a. O. S. 643.

[2]) So das frühere Oberappellationsger. in seiner Entscheidung vom 14. Juni 1873 Goltd. Arch. 21 S. 453.

[3]) Wie auch Olshausen, der selbst anderer Meinung, anerkennt, Anm. 4 zu § 315.

[4]) So Oppenhoff zu § 315, Endemann a. a. O. S. 729, Meves im Ger. Saal 26 S. 167 u. folg., Schaper in v. Holtzendorff's Handb. III S. 895, Eger a. a. O. S. 156 u. 157, Rudorff zu § 315. A. M. Hälschner, Olshausen, Dochow, Loock u. a. Ueberzeugende Gründe aber haben die Gegner nicht angeführt. Sie beschränken sich meistens auf die Behauptung, dass kein hinreichender Grund vorliege, den Privatbahnen den Schutz zu versagen.

[5]) Rechtspr. 8 S. 147 u. E. 13 S. 380.

[6]) Rechtspr. 5 S. 758 u. E. 9 S. 233.

berücksichtigt, es wird vielmehr einfach behauptet, dass die Gemeingefährlichkeit kein Thatbestandsmerkmal des im § 315 vorgesehenen Verbrechens sei, da auf den Umstand, dass dieser § in dem von den gemeingefährlichen Verbrechen handelnden Abschn. 27 stehe, gar kein Gewicht zu legen sei. Letzteres ergebe sich schon daraus, dass in einzelnen §§ das Erforderniss gemeiner Gefahr noch besonders aufgestellt sei, wie in den §§ 312, 313 u. 314, und dass in den §§ 323 u. 330 nur eine Gefahr für Andere oder das Leben eines Andern gefordert werde. Allein man wird nicht umhin können, diese Interpretation mit Eger als eine durchaus erkünstelte und verfehlte zu bezeichnen [1]). Wenn in einzelnen §§ des Abschn. 27 das Erforderniss der Gemeingefährlichkeit abweichend von dem § 315 noch besonders aufgestellt ist, so dürfte hieraus wohl eher zu folgern sein, dass der Gesetzgeber der Meinung gewesen, dass das im § 315 vorgesehene Verbrechen stets mit gemeiner Gefahr verbunden sei und eine besondere Hervorhebung dieses Momentes also ganz überflüssig sei. Noch weniger zutreffend aber scheint der Hinweis auf die §§ 323 u. 330; denn wenn hier von einer Gefahr für Andere oder für das Leben eines Anderen die Rede ist, so sind diese Ausdrücke doch unzweifelhaft nicht wörtlich so aufzufassen, als handle es sich hier um das Leben nur eines oder nur einzelner Menschen, vielmehr hat damit offenbar nur ausgedrückt werden sollen, dass durch die Handlung überhaupt für andere Menschen eine Gefahr herbeigeführt werden müsse, und das Erforderniss einer gemeinen Gefahr hat damit jedenfalls nicht beseitigt werden sollen. Bezüglich des § 330 ist dies auch in den Mot. ausdrücklich ausgesprochen und ebenso auch vom Reichsgericht bereits als richtig anerkannt [2]).

Ebenso übergeht das Reichsgericht auch die übrigen für die hier vertretene Ansicht geltend gemachten Umstände mit Stillschweigen, so die Höhe der angedrohten Strafen, die sich eben nur aus der besonderen Gefährlichkeit des Verbrechens öffentlichen Bahnen gegenüber erklären lässt, und ebenso den Hinweis auf die Bestimmungen der §§ 319 und 320 des St. G. Bs., die unzweifelhaft nur öffentliche, nicht aber einfache Fabrik- oder Bergwerksbahnen im Auge haben können. Wenn sodann das Reichsgericht, wie bemerkt, in dem Urtheil vom 4. Dezbr. 1883 den strafrechtlichen Schutz aus § 315 auch einer noch nicht dem Verkehr übergebenen Eisenbahn zugesprochen hat, so ist hiergegen noch besonders zu bemerken, dass eine solche dem Verkehr noch nicht übergebene, mithin noch im Bau begriffene Eisenbahn, überhaupt keine Eisenbahn, sondern nur ein Eisenbahnbau ist [3]), und hieran kann auch der Umstand nichts ändern, dass schon Probefahrten auf einer solchen Bahn vorgenommen werden, denn bei diesen letzteren fehlt eben das Requisit der Gemeingefährlichkeit.

---

[1]) Eger a. a. O. S. 152, Anm. 12a.

[2]) Mot. zum Entw. § 228 u. Erks. des R. G. vom 11. Febr. 82 Rechtspr. 4. S. 160. Entsch. 6 S. 129. In dem Erks. v. 24. Febr. 1881, Rechtspr. 3 S. 72 dürfte gleichfalls das Erforderniss der Gemeingefährlichkeit bezüglich der §§ 315 u. 316 anerkannt sein.

[3]) Eger a. a. O. S. 156 Anm. 21.

Dagegen dürfte dem Reichsgericht darin beizupflichten sein, dass es für die Anwendung des § 315 irrelevant ist, ob der auf einer öffentlichen Bahn gefährdete Transport gerade öffentlichen oder nur Betriebszwecken dient [1].

Hiernach ergiebt sich als Resultat der vorstehenden Erörterung:

> Den strafrechtlichen Schutz aus § 315 des St. G. Bs. geniessen nur diejenigen, sei es mit Dampf oder anderen elementaren (todten) Naturkräften betriebenen Bahnen, welche ein festes Schienengeleis haben und dem öffentlichen Verkehr dienen.

---

[1]) Erks. v. 24. Febr. 81, Rechtspr. 3 S. 71, ebenso früheres Obertrib. in dem Urtheil v. 23. März 77, Goltd. Arch. 25 S. 341, ferner Olshausen Anm. 4 u. Hälschner S. 643.

2.

Der volle Werth im Sinne der §§ 8 und 10 des Preussischen Enteignungs-Gesetzes vom 11. Juni 1874.

Von **Dr. O. Bähr,**

Reichsgerichtsrath a D. in Kassel.

Für die Stadtgemeinde Berlin war ein an der Fischerbrücke gelegenes Haus enteignet, in dessen Erdgeschoss der Eigenthümer seit längeren Jahren das Geschäft eines Optikers betrieben hatte. Er hatte dabei eine über die Spree gebaute Gallerie mit benutzt, auf deren Benutzung er jedoch kein Recht hatte. Nach Enteignung des Hauses hatte der Eigenthümer in einer anderen (verkehrsreicheren) Strasse ein neues Geschäftslokal für 4200 Mark gemiethet. Die ihm zu leistende Entschädigung war in der Verwaltungsinstanz (vom Polizeipräsidium) auf 96836,80 festgestellt worden. Hierbei war folgendermassen gerechnet. Der Miethwerth der bis dahin von ihm inne gehabten Wohnung war zu 2367 M. abgeschätzt. Die Differenz zwischen diesem abgeschätzten Miethwerth und dem Miethpreis der neuen Wohnung, also 1833 M., war mit 20 kapitalisirt und neben dem abgeschätzten Werth des Hauses dem Eigenthümer mit 36660 M. zugesprochen, „als Aequivalent eines mit dem Besitze des Grundstücks untrennbar gewesenen (!) dinglichen (!) Vortheils, welcher mit Entäusserung des Grundstücks verloren geht (!).“

Diese Entscheidung haben beide Theile im Rechtswege angefochten. Das Gericht erster Instanz nahm an, dass dem Eigenthümer allerdings neben dem Werthe des Hauses auch noch eine Entschädigung dafür, dass er jetzt einen höheren Miethzins zahlen müsse, gebühre, dass jedoch dieser Nachtheil nur als vorübergehend anzusehen sei, und dass daher die Entschädigung auf den fünffachen Betrag der Differenz zu beschränken sei. Es verurtheilte also den Eigenthümer zur Rückzahlung von 26892,95 M. Das Kammergericht, an das die Sache hierauf gelangte, liess mehrere Sachverständige vernehmen. Zunächst schätzte ein Optiker Müller „unter Zugrundelegung des Umfangs des klägerischen Geschäfts und in Berücksichtigung, dass dasselbe seit 60 Jahren in dem Lokale betrieben sei,“ den Miethwerth des bisherigen Lokals zu 5000 Mark ab. Ein weiter vernommener Sachverständiger, Baurath Professor Dietrich, legte diese Schätzung auch seiner Berechnung zu Grunde, zog jedoch für die Mitbenutzung

der Gallerie 372,24 M. ab. Zwischen der Restsumme von 4627,76 M. und dem abgeschätzten Werthe der Wohnung an sich von 2300 M. zog er die Differenz (2327,76 M.). Hiervon setzte er wieder ein Drittheil ab, welches auf den von der Oertlichkeit unabhängigen Vortheil des langen Bestehens des Geschäfts zu rechnen sei. Den hiernach verbleibenden Rest von 1551,84 M. rechnete er mit Rücksicht darauf, dass es sich nur um einen vorübergehenden Nachtheil handle, im fünffachen Betrage mit 7759,20 M. als die dem Eigenthümer neben dem abgeschätzten Werthe des Hauses zu leistende Entschädigung. Das Kammergericht eignete sich mit Bezugnahme auf § 260 der Civilprocessordnung das Ergebniss dieses Gutachtens an und verurtheilte demgemäss den Eigenthümer zur Rückzahlung von 32251,60 M. Beide Theile erhoben hiergegen Revision an das Reichsgericht. Das am 2. Dezember 1893 verkündete Urtheil ist Band XI. Nr. 83. S. 119—126 dieser Zeitschrift abgedruckt. Es kann daher auf diese Mittheilungen Bezug genommen werden und genügt eine kurze Wiedergabe des Inhalts des Urtheils. Der fünfte Senat des Reichsgerichts hat auf die Revision des Klägers das Urtheil des Kammergerichts aufgehoben und die Sache zur weiteren Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurück verwiesen. Das Urtheil spricht aus, dass neben dem vollen (reichlich zu bemessenden) Werthe des enteigneten Grundstückes dem Kläger auch noch der besondere Werth zu vergüten sei, den das Grundstück für ihn gehabt habe, weil ja sonst die Entschädigung keine vollständige sei. Das führe dahin, dass dem Eigenthümer auch Ersatz zu leisten sei für alle vermögensrechtlichen Vortheile, die ihm aus dem Besitz und der Benutzung des Grundstückes erwachsen seien. Daher müsse neben dem Werthe, den das Grundstück für jeden Eigenthümer habe, auch noch das besondere Interesse berücksichtigt werden, welches das Grundstück für den bisherigen Eigenthümer gehabt habe. Dem Eigenthümer müsse derjenige Preis gewährt werden, für den er bereit gewesen wäre, das Grundstück freiwillig zu verkaufen. Dass auch die Benutzungsart des Grundstücks bei der Enteignung berücksichtigt werden solle, ergebe sich im Princip aus § 10 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes. Im vorliegenden Falle müsse dem Kläger dafür, dass er in dem enteigneten Hause sein Geschäft seit einer langen Reihe von Jahren betrieben habe, ein höherer Werth vergütet werden. Den Massstab dafür gewähre nach § 10 des Gesetzes der Preis eines Ersatzgrundstückes. Sei der Kläger genöthigt gewesen, für sein neues Local einen höhern Miethzins aufzuwenden, als der objektive Werth seiner früheren Geschäftsräume betragen habe, so müsse dieser Mehraufwand ihm ersetzt werden. Der hieraus sich ergebende individuelle Nutzungswerth müsse aber eben so behandelt werden, wie die Erträgnisse des Grundstückes überhaupt, müsse also dem Kläger dauernd gewährt werden. Die Beschränkung der Vergütung auf eine Minderzahl von Jahren widerspreche dem Rechtsbegriff des vollen Werthes nach § 8 des Gesetzes. Danach sei auch dieser Nutzungswerth gleich dem übrigen Werthe zu kapitalisiren.

Die Verkennung des Wesens des individuellen Werthes und des Zusammenhangs zwischen diesem Werthe und dem für Beschaffung eines Ersatzes erforderlichen Aufwande, sowie die unstatthafte Ausscheidung eines

einzelnen, den dauernden Nutzungswerth begründenden Faktors bei der Kapitalisirung der Nutzungen führe zu einer Aufhebung des Urtheils. Die Sache sei jedoch deshalb zurückzuverweisen, weil thatsächlich zu prüfen sei, ob bei Ansetzung des Mehraufwandes die Vortheile in Betracht gezogen seien, welche etwa das neue Lokal im Vergleich mit dem früheren biete.

Dies der Inhalt des Urtheils.

Die Enteignung von Grundstücken hat von jeher dazu gedient, masslose Entschädigungsansprüche zu erheben. Man glaubt dazu ein Recht zu haben, weil bei der Enteignung die öffentliche Gewalt in ausserordentlicher Weise in das Privateigenthum eingreift und weil der, zu dessen Gunsten die Enteignung stattfindet, in der Regel über grosse Geldmittel verfügt. Es giebt auch Viele, die da, wo sich Privatinteressen und öffentliche Interessen gegenüberstehen, stets die Privatinteressen begünstigen zu sollen glauben. Diese Neigung ist namentlich auch unter Juristen weit verbreitet. Bei der Enteignung bildet namentlich die Unklarheit, die vielfach über den Begriff des Werthes herrscht, das Tummelfeld, auf dem sich die gedachte Neigung frei ergehen kann.

Diese Unklarheit wird allerdings befördert durch Bestimmungen des preussischen Landrechts. Um den Schädiger einer Sache, je nachdem ihm nur einfaches Verschulden, grobes Versehen oder gar böser Vorsatz zur Last fällt, gebührend zu strafen, hat das Landrecht verschiedene Werthbegriffe aufgestellt. Wen nur einfaches Verschulden trifft, der soll den „gemeinen Werth“ der Sache ersetzen. Wer durch grobes Versehen oder aus Vorsatz einen Andern schädigt, soll den ausserordentlichen Werth ersetzen. Dieser Werth soll „aus der Berechnung des Nutzens erwachsen, welchen die Sache nur unter gewissen Bestimmungen und Verhältnissen leisten kann.“ Wer vorsätzlich Schaden zufügt, soll auch den Werth der besonderen Vorliebe ersetzen. Solcher wird dahin bestimmt, dass er aus bloss zufälligen Eigenschaften oder Verhältnissen entstehe, die nach der Meinung des Besitzers die Sache vor allen gleichartigen Sachen habe. Diese ganze Lehre ist zunächst äusserst verworren. Sie ist aber auch in dem wirthschaftlichen Begriffe des Werthes nicht begründet. Der Werth einer Sache beruht auf der Schätzung, die die öffentliche Meinung der Sache beilegt. In diesem Sinne giebt es nur einen Werth, den man auch als den gemeinen Werth bezeichnet. Allerdings ist die öffentliche Meinung in der Werthschätzung von Sachen oftmals schwankend. Und in diesem Sinne kann man auch den Werth im einzelnen Falle reichlich oder minder reichlich bemessen. An dem einheitlichen Begriffe des Werthes aber ändert das nichts. Namentlich ist der Werth einer Sache völlig unabhängig davon, in wessen Händen sie sich befindet. Wenn die Sache in den Händen des Einen mehr Nutzen bringt, als in den Händen des Andern, so beruht dies auf den persönlichen Eigenschaften des Besitzers, ist aber für den Werth der Sache nicht bestimmend. Die vom Landrecht aufgestellten Begriffe des ausserordentlichen Werthes und des Werthes der Vorliebe sind daher wissenschaftlich unhaltbar.

Gleichwohl hatte im Anschluss an diese verfehlten Begriffe sich in Preussen die Lehre gebildet, dass bei Enteignungen dem Eigenthümer nicht

bloss der Werth der Sache zu vergüten, sondern auch noch eine Extravergütung für seinen Schaden, namentlich eine Entschädigung für die bisherige Benutzungsart der Sache, zu gewähren sei. Auch in den Entwurf des zuerst im Jahre 1868 dem Landtag vorgelegten Enteignungsgesetzes war die Bestimmung aufgenommen, dass dem Eigenthümer neben dem gemeinen Werth der Sache auch der Mehrwerth zu ersetzen sei, den das Grundstück durch seine bisherige Benutzungsart für den Eigenthümer habe. Man gedachte jedoch, diese Bestimmung dadurch unschädlich zu machen, dass man an späterer Stelle (§ 10) sagte: Die bisherige Benutzungsart könne nur bis zu dem Betrage Berücksichtigung finden, der zur Beschaffung eines Ersatzgrundstücks erforderlich sei.

Bei den in den Kommissionen des Abgeordnetenhauses von 1871 und 1873 gepflogenen Verhandlungen über den Entwurf bildete die Frage über das, was dem Eigenthümer als Entschädigung zu gewähren sei, den Schwerpunkt der ganzen Berathung. Es kam zu den ausführlichsten Erörterungen. Schon in der Kommission vom J. 1871 wurde geltend gemacht, dass die Benutzungsart eines Grundstücks wohl insofern in Betracht kommen könne, als sie den Beweis liefere, dass das Grundstück in dieser Weise sich mit Vortheil benutzen lasse, was möglicher Weise seinen Werth erhöhen könne; dass aber die Benutzungsart an sich durchaus kein den Werth erhöhendes Moment sei; dass vielmehr der dem Eigenthümer zugefügte Schaden nur in der Entziehung der Sache bestehe, und dass ihm dafür voller Ersatz zu Theil werde, wenn er den reichlich bemessenen objektiven Werth des Grundstücks ersetzt erhalte. Hierauf wurde der Antrag gegründet, in § 8 des Entwurfs die Bestimmung über den Ersatz des „Mehrwerths für die Benutzungsart“ zu streichen, dagegen im Eingang des Paragraphen zu sagen: „Die Entschädigung besteht in dem vollen Werthe des abzutretenden Grundstücks.“ Der Ausdruck „volle Werth“ sollte bezeichnen, dass der objektive Werth der Sache jedenfalls reichlich zu bemessen sei. Dass aber dieser Begriff nicht den „ausserordentlichen Werth“ in sich fassen sollte, ist schon deshalb unzweifelhaft, weil ja das Gesetz für die ganze Monarchie erlassen wurde, ausserhalb des preussischen Landrechts aber man von einem „ausserordentlichen Werthe“ nichts weiss. Natürlich konnte nicht die ganze Theorie von dem Werthbegriffe in das Gesetz aufgenommen werden. Man musste sich begnügen, mit wenigen Worten die Sache auszudrücken. In Verbindung aber mit der ausführlichen Begründung des Antrags konnte über dessen Sinn nicht der geringste Zweifel sein.

Die Begründung des Antrags war für die Mehrheit der Kommission und auch für die Regierungsvertreter so überzeugend, dass sie dem Antrage beitraten. Die letzteren wurden von da an sogar die eifrigsten Vertreter desselben. Da damals das Gesetz nicht zustande kam, wurde es in den folgenden Jahren wieder vorgelegt; und nun hatte die Regierungsvorlage selbst sich jene neue Fassung des § 8 angeeignet.

In der Kommission von 1873 kam die Frage abermals zur Verhandlung. Abermals wurde nach lebhaften Erörterungen der § 8 in der neuen Fassung angenommen.

Nun kam die Sache an das Abgeordnetenhaus, und zwar mit einem schriftlichen Bericht, in welchem die Begründung des neuen § 8 ausführlich

enthalten war. Es konnte also über dessen Sinn und Bedeutung kein Zweifel sein. Im Abgeordnetenhaus und dann auch im Herrenhaus wurde der Paragraph in dieser Fassung angenommen.

Vollends aber erhellt das, was man wollte, aus den gestellten Gegenanträgen und deren Ablehnung. In der Kommission von 1871 wurde der Gegenantrag gestellt: „Dem von der Enteignung Betroffenen ist sein volles zur Zeit der Abtretung bestehendes Interesse zu ersetzen. Die Entschädigung umfasst den Werth, welchen das Grundstück für den Besitzer hat." Nachdem die Regierungsvertreter diesen Antrag für unannehmbar erklärt hatten, wurde er von der Kommission abgelehnt. In der Kommission von 1873 wurde der Gegenantrag gestellt, als Gegenstand der Entschädigung zu bezeichnen „den ortsüblichen Werth und den Mehrwerth, welchen das Grundstück durch seine bisherige ausserordentliche Benutzungsart für den Eigenthümer hat." Der Antrag wurde von der Kommission abgelehnt. Im Abgeordnetenhause selbst wurde der Gegenantrag gestellt, die Pflicht zur Entschädigung auszudehnen auf den „mittelbaren Schaden, welcher dem Eigenthümer aus der Enteignung erwächst." Von dem Antragsteller wurde dabei ausdrücklich angeführt: „Wenn ein Geschäft expropriirt werde, das sich einer grossen Kundschaft erfreue, so müsse doch dafür dem Eigenthümer eine besondere Vergütung zu Theil werden. Es sei ein Fehler, dass der Entwurf nur den objektiven Werth des Grundstücks ersetzt wissen wolle." Nachdem der Handelsminister v. Achenbach diesen Antrag für unannehmbar erklärt, auch der Abg. Miquel ihn bekämpft hatte, zogen die Antragsteller selbst ihren Antrag zurück.

Es hat also im Laufe der gesammten Verhandlungen an Klarstellung der Bedeutung des § 8 in keiner Weise gefehlt.

Nach der Umgestaltung des § 8 hätte allerdings der erste Absatz des § 10 ganz gestrichen werden können. Die Regierungskommissare erklärten sich aber in der Kommission für dessen Beibehaltung, weil sie glaubten, es werde dadurch um so mehr festgestellt, dass die Benutzungsart, so weit sie überhaupt in Betracht komme, niemals zu einer Schätzung über den Preis eines Ersatzgrundstücks hinaus benutzt werden könne. Daran, dass aus dieser Bestimmung gefolgert werden könne, es solle nun doch neben dem Werth des Grundstücks auch noch für die „Benutzungsart" eine besondere Entschädigung geleistet werden, dachte kein Mensch. Es ergiebt sich dies am klarsten daraus, dass auch hier im Abgeordnetenhause ein Gegenantrag gestellt wurde. Statt Abs. 1 des § 10 sollte gesagt werden: „Bei der Abschätzung ist auch der Mehrwerth zu berücksichtigen, welcher durch die bisherige Benutzungsart bedingt ist." Nachdem der Regierungskommissar, Geh. Rath Jacobi, sich mit aller Entschiedenheit dagegen erklärt hatte, wurde der Antrag abgelehnt.

Ich will nicht verhehlen, dass der Antrag auf Umgestaltung des § 8 und die diesem Antrag gegebene Begründung von mir selbst als Abgeordneter herrührt. Insofern kann ich also über das, was dabei Absicht gewesen, wohl ein vollgültiges Zeugniss ablegen. Sollte ich nun wirklich in den gewählten Worten mich so vergriffen haben, dass man aus diesen auch gerade das Gegentheil ableiten könnte? Das ist doch kaum denkbar.

Es liegt auch eine Reihe gerichtlicher Entscheidungen vor, in denen die Bestimmungen des Gesetzes ganz richtig in dem obigen Sinne verstanden sind. So namentlich die Urtheile des 3. Senats des Reichsgerichts vom 27. Januar 1880 und vom 4. Juni 1880, die sich im J. M. Blatt von 1880 S. 161 und von 1881 S. 27 (ersteres auch in Seufferts Archiv Bd. 35 Nr. 216) abgedruckt finden[1]. Aus neuerer Zeit enthält diese Zeitschrift Bd. 9 S. 83 eine gleiche Entscheidung des 2. Senates vom 13. October 1891, worin gleich im Eingange es als „feststehende Rechtsprechung des Reichsgerichts" bezeichnet wird, dass für die Entschädigung nur der objektive Werth des Grundstücks massgebend sei.

Allerdings hatte einmal der 2. Hülfssenat in den Gründen eines Urtheils vom 23. Mai 1881 (Entsch. Bd. 5 Nr. 68) einen Standpunkt eingenommen, nach welchem bei der Enteignung dem Eigenthümer sein gesammtes Interesse, namentlich auch der individuelle Werth zu vergüten sei. Da aber der Hülfssenat in jenem Urtheile gleich darauf darlegte, dass aus anderen Gründen der Anspruch unbegründet sei, so hatte jene Ausführung nur die Bedeutung einer Herzensergiessung, nach Art der Urtheile mancher Gerichte, sich in den Entscheidungsgründen auch über Fragen auszusprechen, auf die es gar nicht ankommt.

Jetzt aber hat in dem obigen Falle der fünfte Senat des Reichsgerichts diese Ansicht des 2. Hülfssenats sich angeeignet und ihr in der Entscheidung selbst praktische Folge gegeben. Allerdings waren ihm in der Annahme, dass dem Eigenthümer neben dem vollen Werthe des Hauses auch noch eine besondere Vergütung für seinen Geschäftsbetrieb in dem Hause gebühre, sämmtliche Vorinstanzen, einschliesslich der Verwaltungsinstanz, vorangegangen; ein deutlicher Beweis, wie fest diese Anschauung in den Seelen preussischer Juristen wurzelt. Naturam expellas furca, tamen usque recurret.

Aber auch dieser Umstand konnte es nicht rechtfertigen, dass der 5. Senat des Reichsgerichts sich gleichfalls zu dieser Ansicht bekannte und dadurch sich mit dem Gesetz in Widerspruch setzte. Wenn irgend eine Gesetzesbestimmung in ihrem wahren Sinne durch die darüber öffentlich gepflogenen Verhandlungen in volle Klarheit gesetzt ist, so ist es diese. Viermal ist bei den Verhandlungen der Versuch gemacht worden, die Benutzungsart des bisherigen Eigenthümers als einen besonderen Faktor der Entschädigung zur Geltung zu bringen. Es ist dabei ausdrücklich auf Fälle exemplifizirt worden, die dem gegenwärtigen genau entsprechen. Viermal sind diese Versuche mit einer Deutlichkeit, die nichts zu wünschen übrig lässt, von den Organen der Gesetzgebung zurückgewiesen worden. Dies alles ergiebt sich auch mit voller Klarheit aus dem im Urtheil selbst angeführten Kommentar von Bähr und Langerhans; desgleichen aus dem Werke von Eger „Das Gesetz über Enteignung von Grundeigenthum[2]." Trotzdem erklärt der fünfte Senat, dass für die bisherige Be-

---

[1]) Vgl. noch Reichsger. 3. Hülfssen. 18. 2. 1880 in dies. Zeitschr. Bd. 1. S. 130. — 3. Civ. Sen. 13. 7. 1880. eod. Bd. 1, S. 278 und 18. 9. 1880 Bd. 1, S. 266. — 2. Civ. Sen. 8. 6. 1882 eod. Bd. 2. S. 301. (Anm. d. Red.)

[2]) S. auch Dalcke, Komment. z. Ges. über d. Enteignung von Grundeigenthum,

nutzungsart des klägerischen Hauses eine Extravergütung gewährt werden müsse. Dass diese Vergütung mit dem Namen des „individuellen Werthes" belegt wird, der in dem „vollen Werthe" begriffen sei, kann an der Natur dieser Entscheidung nichts ändern. Und ebensowenig der schwache Versuch einer Darlegung, dass in § 10 des Gesetzes die „Benutzungsart" als Grundlage der Entschädigung „im Prinzip" anerkannt sei. Bei einer derartigen Auslegung ist die Gesetzgebung nicht mehr Quelle des Rechts, sondern der Richter setzt sich an die Stelle des Gesetzes.

Bei strenger Anwendung des Gesetzes würde auch der materiellen Gerechtigkeit vollkommen genügt gewesen sein.

Es ist die Annahme begründet, dass in dem reichlich bemessenen Werthe eines Hauses auch der reichlich bemessene Werth für jede darin enthaltene Wohnung begriffen sei. Hat die Wohnung Eigenschaften, die sie für ein Geschäft ganz besonders geeignet machen, so muss der Werth dieser Eigenschaften auch in der Schätzung des Hauses zur Geltung kommen. Es ist nicht minder die Annahme begründet, dass für den reichlich bemessenen Werth einer Wohnung jederzeit, zumal in einer Stadt wie Berlin, auch eine andere Wohnung von gleicher Qualität zu haben ist. Diese in der Natur der Verhältnisse begründeten Annahmen werden dadurch, dass der Kläger sich eine Wohnung zu einem den veranschlagten Werth seiner bisherigen Wohnung übersteigenden Preise gemiethet hat, nicht beseitigt. Ein diesen höheren Preis erläuternder Umstand ergiebt sich schon aus dem Urtheil selbst; dass nämlich die neue Wohnung an einem verkehrsreicheren Ort (nach dem Berliner Adressbuch am Kölnischen Fischmarkte) liegt. Wie kann man nun sagen, dieser höhere Preis gebe einen Massstab dafür ab, um dem Kläger neben dem ihm bereits in der Schätzung seines Hauses begriffenen Werthe seiner Wohnung noch eine weitere Entschädigung zuzusprechen? Die Annahme ist durch Nichts begründet. Aber einmal gesetzt, man könnte in dieser Weise rechnen, so würde der dem Kläger durch Entziehung seines Geschäftslokals zugefügte Schaden doch immer nur so lange bestehen, als das Geschäft des Klägers, und zwar in der jetzt von ihm bezogenen theuereren Wohnung, besteht. Die Vorinstanzen haben dafür auch ein Gefühl gehabt und deshalb eine Kapitalisirung des nach der Preisdifferenz berechneten Schadens abgelehnt, diesen vielmehr nur in dem — allerdings willkürlich gegriffenen — fünffachen Betrage jener Preisdifferenz zuerkannt. Nein! sagte der fünfte Senat des Reichsgerichts. Der individuelle Nutzungswerth kann nicht anders behandelt werden, als die Erträgnisse des Grundstückes überhaupt; er muss wie diese kapitalisirt werden. Die Beschränkung auf eine Minderzahl von Jahren widerspricht dem Rechtsbegriff (!) des vollen Werthes im Sinne des § 8. In diesem Ausspruche rächt sich die unrichtige Ansicht, dass die Benutzungsart den Werth der Sache erhöhe. Das Urtheil selbst bezeichnet diese angebliche Wertherhöhung als den „individuellen" Werth. Da hätte man sich doch sagen müssen, dass

---

z. § 8, Anm. 20, S. 51—53. Seydel, desgl. 2. Aufl. S. 45 ff. Bering, das Preuss. Enteignungsrecht S. 88 ff. (Anm. d. Red.)

ein solcher individueller Werth unmöglich das Individuum überdauern könne und dass dieses nicht ewig besteht. Statt dessen erkennt der fünfte Senat in der angeordneten Kapitalisirung dem Kläger die Differenz zwischen dem angenommenen Werthe seiner früheren Wohnung und dem Miethpreise seiner jetzigen für ewige Zeiten zu. Wenn nun der Kläger stirbt, oder sein Geschäft aufgiebt oder eine wohlfeilere Wohnung bezieht, so behält er oder sein Erbe das Kapital als ihm zugewendetes don gratuit in der Tasche. In dieser Erscheinung zeigt sich so recht, zu welchen irrigen Folgerungen der Versuch führt, dem Eigenthümer eine besondere Vergütung über den objektiven Werth des Grundstücks hinaus zu berechnen.

Unbegreiflich ist es übrigens auch, wie der fünfte Senat angesichts aller vorausgegangenen Entscheidungen, namentlich auch noch der oben erwähnten Entscheidung des zweiten Senates vom 13. Oktober 1891, diese in die Enteignungslehre so tief eingreifende Entscheidung ohne Anrufung des Plenums habe ertheilen mögen.

3.

Formen der Fahrgelderhinterziehung im Strassenbahnbetriebe.

Von **Dr. Karl Hilse,**

Syndikus der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Berlin.

Sich gegen absichtliche Verkürzung der ihnen zukommenden Fahrgelder zu schützen, sind die Bahnbetriebsunternehmer zweifellos ebenso berechtigt, wie jeder andere für befugt gehalten wird, sein Eigenthum zu schützen und Vermögensnachtheile sich fern zu halten. Desshalb erregte es in den Kreisen der Bahnunternehmer Befremden, als auf dem 21. Deutschen Juristentage die bedenkliche Wendung fiel, „dass gegen eine Mutter, welche unter Benutzung des Irrthums eines Bahnschaffners über das Alter ihres Kindes sich der Fahrgelderlegung für dasselbe entzogen hätte, die niedrigste gesetzliche Strafe noch für zu hoch zu erachten sei“ [1]). Die beregte Rechtsauffassung wurde damals durch die Tagesblätter allgemein bekannt. Sie hat um so weniger verfehlt, auf die allgemeine Rechtsanschauung einen Einfluss zu üben, als sie von einem Manne ausging, bei dem man in seiner Eigenschaft als Mitglied des höchsten Deutschen Gerichtshofes ein besonders scharfes Urtheil zu finden gewohnt ist. So ist es denn seitdem zu einer ganzen Reihe von Fahrgelderhinterziehungen in den mannigfachsten Formen bei der Benutzung von Bahnen gekommen, unter welchen die Verwaltungen der Eisenbahnen jedoch weniger, als die der Strassenbahnen zu leiden haben. Der Grund für letztere Erscheinung ist in deren abweichenden Formen der Fahrgelderhebung zu finden. Denn da bei den Eisenbahnen die Fahrkarten vor Besteigen des Zuges an dem Schalter zu lösen sind, mithin die nämliche Person nicht gleichzeitig Fahrgelderheber und Controleur des Fahrkartenbesitzes bezw. der rechtswirksam erworbenen Fahrberechtigung ist, fällt schon hieraus die Möglichkeit zu einer Reihe von Hinterziehungsformen, welche im Strassenbahnbetriebe gangbar sind, weg, sodass nur zwei verbleiben, nämlich die Wiederverwendung einer bereits benutzten Fahrkarte und die Fahrt bezw. Mitnahme ohne Lösung einer Fahrkarte.

Im Strassenbahnbetriebe ist man dagegen angewiesen, das Fahrgeld im Bahnwagen zu erheben, was entweder durch Sammelbüchsen, in welche der Fahrgast die Münze selbst einwirft, oder durch mitgegebene Personen (Schaffner, Conducteur) geschieht, die dann gleichzeitig die Erhebung zu bewirken und

[1]) Verhandl. d. XXI. Juristen-Tages. B. III. 296.

den Erwerb der Fahrberechtigung zu prüfen haben. Zu ihrer Ueberwachung sind dann bisweilen noch Controleure bestellt, welche während der Fahrt zu ermitteln haben, ob jeder Fahrgast eine gültige Fahrberechtigung besitzt. Zu diesem Behufe pflegen gegen Erlegung des Fahrgeldes Fahrkarten verabfolgt zu werden, welche den gezahlten Betrag, die benutzbare Bahnstrecke und Bezeichnungen enthalten, aus denen der Kundige zu ersehen vermag, für welche bestimmte Fahrt oder Fahrzeit sie Geltung haben.

I. Die Fahrgelderhebung durch Sammelbüchsen ist in Deutschland wenig gebräuchlich und dort unverwendbar, wo Theilstreckenpreise bestehen. Hinterziehungen sind nur in der Weise möglich, dass entweder das Einwerfen von Fahrgeld unterbleibt, oder dass ein unterwerthiger Gegenstand eingelegt wird. Dass in beiden Fällen die Merkmale der eigenen Bereicherung und der Vermögensschädigung des Betriebsunternehmers vorliegen, kann nicht bedenklich sein. Man wird indess auch das weitere Merkmal des Betruges, nämlich die Irrthumserregung durch Unterdrücken wahrer oder Vorbringen falscher Thatsachen darin als vorliegend annehmen dürfen, dass bei Kenntniss der Nichterlegung des Fahrgeldes oder des Einwerfens eines unterwerthigen Gegenstandes der Unternehmer und der ihn auf der fraglichen Fahrt vertretende Wagenführer den betreffenden Fahrgast nicht mitgenommen haben würde. In den wenigen zur Aburtheilung gelangten Straffällen dieser Art ist auf Betrug erkannt worden.

II. Erfolgt die Fahrgelderhebung durch Schaffner (Conducteur), so sind zunächst zwei Formen auseinander zu halten, nämlich die Verübung der That durch gemeinsames Handeln des Schaffners und des Fahrgastes oder durch das alleinige Handeln des Letzteren.

a) Ein Zusammenwirken beider liegt vor, wenn der Schaffner den Fahrgast ohne Erlegung oder gegen nur theilweise Erlegung des tarifmässigen Fahrgeldes mitnimmt und dafür die Verabfolgung einer Fahrkarte unterlässt, oder eine bereits gebraucht gewesene übergiebt. Der Fahrgast wird in diesen Fällen durch den Genuss der Beförderungsleistung und durch die Ersparung des Betrages bereichert, um welchen er weniger, als das Fahrgeld beträgt, erlegt hat. Gleichzeitig wird der Schaffner um den empfangenen Betrag reicher, zu dessen Abführung an den Unternehmer es nicht kommt. Umgekehrt verliert der Unternehmer das Entgelt für die dem Fahrgaste geleistete Beförderung, sodass er einen Vermögensnachtheil erfährt. Getäuscht wird der Unternehmer durch das Unterdrücken der Thatsache, dass eine volle Beförderungsleistung von ihm entnommen und die schuldige Gegenleistung unterblieben war. In den bisher zur Entscheidung gelangten Fällen dieser Art wurde ausnahmslos auf Betrug erkannt.

b) Ohne Mitwirkung des Schaffners sind namentlich folgende Formen beobachtet, in welchen Fahrgäste das schuldige Fahrgeld ganz oder theilweise hinterzogen haben.

1. In zahlreichen Fällen wurde das Alter von Kindern niedriger angegeben, sodass im Vertrauen auf die Richtigkeit dieser Altersbezifferung

die Fahrgelderhebung unterblieb, weil das Kind als frei mitführbar gehalten wurde. Die Thäter waren theils Mütter, theils Pflegerinnen der betreffenden Kinder. Vielfach waren die Kinder sogar vorher angewiesen, auf etwaiges Befragen ein jüngeres, als ihr thatsächliches Alter anzugeben. Hier sei gleich der weitere häufig vorkommende Fall erwähnt, dass Jemand zwei oder mehr Kinder in einem Alter, zu dem eins frei mitgenommen werden durfte, bei sich hat und von Mitfahrgästen die Gefälligkeit erbittet und erreicht, dass diese die für ihn überzähligen Kinder für ihre eigenen ausgeben, wodurch sie Mitthäter oder wenigstens Gehülfen des durch die Fahrgeldhinterziehung verübten Betruges werden.

2. Viele besteigen in der Absicht, eine längere Strecke zu befahren, den Bahnwagen, erlegen indess bloss das Fahrgeld für eine kürzere Strecke, um jedoch über das bezahlte Ziel hinaus im Wagen zu verbleiben. Durch Unterdrücken ihrer längeren Anwesenheit und ihres wirklichen Fahrzieles erregen sie im Schaffner einen Irrthum, der im Geschäftsandrange ihr Verbleiben übersieht und sie weiter mitnimmt. Andere steigen bei starkem Andrange zu und benutzen den Umstand, dass der Schaffner ihr Zusteigen übersehen und deshalb kein Fahrgeld erhoben hatte. Ohne Unterschied, ob sie blos unterlassen hatten, ihre Anwesenheit von selbst zu melden, oder ob sie auf die etwaige Frage, ob Jeder eine Fahrkarte habe, geschwiegen und damit der Aufforderung, sich zu melden, nicht entsprochen haben, liegt in ihrem Verhalten eine Irrthumserregung durch Unterdrücken wahrer Thatsachen, nämlich der eigenen Anwesenheit.

III. In Betrieben, welche Zeitkarten und Familienkarten ausgeben, kommt ein Missbrauch besonders in folgenden Formen nicht selten vor.

a) Unter Familienkarten versteht man verausgabte Fahrberechtigungsscheine für eine bestimmte Zeit oder eine gewisse Fahrtenzahl mit der Vergünstigung, dass nur das Familienoberhaupt den vollen Preis erlegt, während die übrigen Familienglieder eine erhebliche Preisermässigung erhalten. Zur Bequemlichkeit der Karteninhaber ist nachgelassen, dass bei Erneuerung der abgelaufenen Karte jede einzelne für sich vorgelegt werden darf und es der gleichzeitigen Vorlegung der Hauptkarte nicht bedarf. Dies macht man sich in der Weise zu Nutzen, dass bald Personen, die nicht zum Familienstande gehören, als zugehörig angegeben werden, um ihnen die Preisermässigung zu verschaffen, auf die sie kein Recht haben, oder dass bald die Hauptkarte nur für den ersten Monat genommen und für folgende nicht wieder erneuert wird, während die Nebenkarten unter Verschweigen der Nichterneuerung der Hauptkarte zu dem billigeren Preise erneuert werden. Dass es in beiden Fällen zur Irrthumserregung, dort durch Vorspiegelung falscher Thatsachen, hier durch Unterdrücken wahrer Thatsachen, kommt, kann nicht bedenklich sein, sodass die Betrugsmerkmale sämmtlich vorliegen.

b) Die gewöhnlichen Zeitkarten werden in umfangreichen Betrieben für ein-

zelne Strecken ausgegeben. Wo dieselben Anfangs- und Endziele auf verschiedenem Wege zu erreichen sind, hat man zwar die Wahl, welche Linie man benutzen will, ist an die einmal getroffene jedoch gebunden, so dass man zwar sämmtliche Wagen, welche zwischen den beregten Zielen auf der gewählten Bahnstrecke verkehren, benutzen, dagegen auf dem anderen Wege nicht fahren darf. So bestehen z. B. in Berlin zwischen Alexander- und Nollendorfplatz zwei Fahrwege, deren beide vom Nollendorfplatz bis Mauerstrasse und Molkenmarkt—Alexanderplatz denselben Weg verfolgen, während zwischen Mauerstrasse und Molkenmarkt die eine über die Leipziger- und Gertraudtenstrasse, die andere über die Mauer- und Französische-Strasse, den Schlossplatz und die Breitestrasse führt. Wer die Erstere wählt, geniesst keine Fahrberechtigung über die Französische-Strasse und auf den Schlossplatz, wer die andere wählt, umgekehrt keine solche auf dem Dönhofsplatz und Spittelmarkte. Besteigt nun Jemand z. B. zwischen Nollendorfplatz und Mauerstrasse einen Wagen, der später in letztere einbiegt, und weist er dem Schaffner beim Zusteigen seine Berechtigung nach, über die Gertraudtenstrasse nach dem Alexanderplatz zu fahren, so kann er mit grosser Wahrscheinlichkeit darauf rechnen, dass im Geschäftsandrange dieser Umstand übersehen wird und sein Weiterverbleiben im Wagen gelingt. Dies wird dahin ausgebeutet, dass man nach freiem Belieben vertragswidrig auf der nicht zugelassenen Strecke fährt. Obschon sämmtliche Merkmale des Betruges in einer solchen Handlung liegen, ist es bisher doch nur selten zur Bestrafung gekommen, weil den Thätern selbst dann geglaubt wurde, dass sie blos aus Versehen den unrichtigen Weg gewählt hätten, nämlich zu früh den an einer späteren Stelle benutzbar gewesenen Wagen bestiegen oder über die zulässige Stelle in einem solchen verblieben wären, wenn die nämliche That von derselben Person wiederholt oder von verschiedenen Mitgliedern derselben Familie verübt war. Die Freisprechung erfolgte indess nicht, weil die Handlung erlaubt sei, sondern weil die Absicht der Vermögensschädigung nach den erbrachten Thatumständen nicht für ausreichend dargethan erachtet wurde.

Wo Zeitkarten für Theilstrecken einer Durchgangslinie z. B. zwischen Kreuzberg und Gesundbrunnen zu Berlin, für Halle'sches-Rosenthaler-Thor ausgegeben werden, lassen sich manche daran genügen, Zeitkarten nur für die Theilstrecke zu nehmen, während ihre Fahrziele darüber hinaus liegen. Sie besteigen dann auf gut Glück die Wagen vorzeitig und verharren über Gebühr darin. In der letzteren Form ist öfters Freisprechung erfolgt, weil der Urtelsrichter nicht für unglaubhaft hielt, dass der längere Verbleib im Wagen unabsichtlich geschehen sei. Dagegen hat umgekehrt fast ausnahmslos das Vorbringen, man habe bei dem vorzeitigen Zusteigen sich im Irrthum befunden, keinen Glauben gefunden, indem die Urteilsgründe ausführten, dass man sich von Jedem, der bestimmte Strassen häufig benutzt, einer genauen Ortskenntniss versehen könne, so dass er dieselben ohne grobes Versehen nicht verwechseln

würde, weshalb ein vorgefallenes Verwechseln den Verdacht der Absicht aufkommen lasse.

Oft werden Wagen, welche auf kurzer Stelle das Gleis befahren, welches im zulässigen Wege liegt, um dann nach ganz anderen Gegenden zu fahren, für die keine Fahrberechtigung erworben war, bestiegen und über die Berechtigungsstrecke benutzt. Derartige Fälle liegen ähnlich wie das unzulässige Ueberfahren der auf Einzelfahrkarten erworbenen Fahrberechtigung und führten nur dann nicht zur Bestrafung wegen Betruges, wenn aus Nebenumständen z. B. wegen kurzer Strecke, oder weil man nachweisbar in Gespräche verwickelt oder weil versehentlich die Haltestelle nicht ausgerufen war, der unzulässige Verbleib im Wagen auf ein Versehen zurückgeführt werden konnte.

Bei allen solchen Gelegenheiten pflegt die Bereicherung des Thäters und der Schaden des Betriebsunternehmers im einzelnen Falle nur 10 Pf. zu betragen. Hieraus wird in den Tagesblättern bisweilen die Auffassung vertreten, dass eine Strafanzeige und Strafverfolgung wegen Geringfügigkeit des Gegenstandes nicht hätte eintreten sollen. Erwägt man demgegenüber, dass die Fälle, in welchen eine Ueberführung des Schuldigen gelingt, nur einen geringen Bruchtheil der verübten bilden und dass für die Betriebsunternehmer der hinterzogene Betrag schliesslich eine hohe Ziffer erlangt, so kommt man zu einem anderen Urtheil. So wurden z. B. 1893 von den drei Berliner Pferdebahnbetrieben 5 240 782 Fahrten zurückgelegt und auf denselben 152 201 313 Personen befördert. Würde nun auf der hundertsten Fahrt 10 Pf. oder vom tausendsten Fahrgast 10 Pf hinterzogen sein, so würde dies 5240 M. 80 Pf. bezw. 15 220 M. 10 Pf. gleich 0,03 % bezw. 0,09 % der 17 468 060 M. betragenden Betriebseinnahme ausmachen. Dass jedoch nach den gemachten Erfahrungen schon jetzt auf so hohe Verluste zu rechnen ist und dass ihre Höhe bei Ausbleiben der Bestrafung unfehlbar sich bald vervielfältigen würde, ist für die Kundigen kein Geheimniss.

Literatur*).

1893. 1894.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Buschmann, Freiherr Dr. M. v. Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den östereichischen Eisenbahnen. Wien 1893. K. k. Hof- und Staatsdruckerei.

— Die Vorschriften, betr. den Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten, sowie der Fleischtransport auf den östereichischen Eisenbahnen. Wien. Pest. Leipzig 1894. A. Hartleben.

— und Rumler v. Aichenwehr, Ritter, Dr. C. Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement in Gegenüberstellung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Supplementheft. Wien 1894. Manz'sche k. k. Hofbuchhandlung.

Cörmann, W. Das Nachbarrecht an Eisenbahnen nach Französ. Rechte. Mannheim 1894. J. Bensheimer's Verlag.

Croissant, F. Eigenes Verschulden und Handlungsunfähigkeit. Ein Streifzug auf das Gebiet des Haftpflichtgesetzes. Strassburg i. E. 1893. W. Heinrich.

Eger, Dr. G. Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts. II. Bd. 5. u. 6. Lief. Breslau 1894. J. U. Kern's Verlag.

— Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Erläutert. Berlin 1893. 1894. Carl Heymann's Verlag.

— Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Textausgabe mit Anm. Breslau 1893. J. U. Kern's Verlag.

— Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892. Erläutert. I Theil. Hannover 1894. Helwing'sche Verlagsbuchhandlung.

Enquête über das Eisenbahnbetriebsreglement und die Zusatzbestimmungen dazu. Veranstaltet vom k. k. Handelsministerium, 29. Januar bis 1. Februar 1894. Wien 1894. Hof- u. Staatsdruckerei.

Gerstner, Dr. Th. Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Das zu Bern am 14. Oktober 1890 abgeschlossene internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in systematischer Darstellung erläutert. Berlin 1893. Franz Vahlen.

Gleim, W. Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. Systematisch dargestellt. I. Bd. Das Eisenbahnbaurecht. Berlin 1893. Franz Vahlen.

— Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892. Nachtrag zur ersten Ausgabe. Berlin 1893. Franz Vahlen.

Göppert, Dr. H. Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Berlin 1894. H. Bahr's Verlag.

Hilse, Dr. K. Handbuch der Strassenbahnkunde. 2 Bde. München. Leipzig 1892. 1893. R. Oldenbourg.

Kaufmann, W. Dr. Die mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internationale öffentliche Recht. Leipzig 1893. Duncker und Humblot.

Köhne, K. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen in Preussen vom 28. Juli 1892. Berlin 1893. Julius Springer.

---

*) Im vorliegenden Hefte ist die deutsche und östereichische Literatur aus den Jahren 1893, 1894 aufgeführt. Die folgenden Hefte werden auch die Literatur der anderen Staaten umfassen und zugleich Besprechungen einzelner wichtiger Schriften enthalten.

Loock, W. Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen im Deutschen Reiche. Berlin 1893. J. Guttentag.

Rosenthal, Dr. Ed. Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Auf Grund des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und der Konferenzbeschlüsse vom Juni und September 1893 dargestellt. Jena 1894. Gustav Fischer.

Schuster, Dr. R. und **Weeber**, Dr. A. Die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen. 2. Bd. 13. bis 17. Heft. Wien 1893. 1894. A. Hartleben.

Schwab, J. Dr. Die Neuerungen im Eisenbahnbetriebsreglement. 1. u. 2. Aufl. Wien 1893. R. v. Waldheim.

Stenglein, M. Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des deutschen Reichs. Berlin 1893. Otto Liebmann.

Weil, J. Die Geltendmachung der Koupons der Staatsbahnprioritäten im Auslande und das Oesterreichische Kuratorengesetz. Wien 1893. Manz'sche Hofb.

II. Mit dem Eisenbahnrecht zusammenhängende Schriften.

Anschütz und **v. Völderndorff.** Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. bearb. von Allfeld I. Erlangen 1894. Palm und Enke.

Bausenwein, Das Oesterreichische u. Ungarische Handelsrecht in vergleichender Darstellung. Wien 1894. Deuticke.

Hahn, F. v. Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 1. Bd. 1. u. 2. Lfg. 4. Aufl. Braunschweig 1894. F. Vieweg und Sohn.

Puchelt, Dr. E. S. Kommentar zum Hand. Ges. Buch. 4. Aufl. bearb. v. R. Förtsch. 1. u. 2. Bd. Leipzig 1894. Rossberg.

Staub, Dr. H. Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. 1893. 3. Aufl. 1. Lfg. Berlin 1894. J. J. Heine's Verlag.

Meili, F. Die Telegraphie und Telephonie in ihrer rechtlichen Bedeutung für die kaufmännische Welt. Wien 1893. Manz'sche Hofb.

Burchard, Dr. J. L. Das Recht der Spedition. Stuttgart 1894. F. Enke.

v. Brauchitsch, M. Die neuen preussischen Verwaltungsgesetze. Herausgeg. v. Studt u. Braunbehrens. 5. Bd. 3. Aufl. Berlin 1894. Carl Heymann's Verlag.

Krönig, F. Die Verwaltung der Preussischen Staats-Eisenbahnen. Breslau 1890. 1893. W. G. Korn.

Laband, Dr. Paul. Das Staatsrecht des deutschen Reichs. 2. Aufl. 1894. Freiburg i. B. J. C. B. Mohr.

Leyen, A. v. d. Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1894. Julius Springer.

Meyer, Dr. G. Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 2. Aufl. 2 Theile. Leipzig 1894. Duncker und Humblot.

Mosel, C. von der. Handbuch des königl. sächsischen Verwaltungsrechts. 7. Aufl. 1. Lfg. Leipzig 1894. Rossberg.

Schubart, Dr, P. Verfassung und Verwaltung des deutschen Reichs und preussischen Staates. 10. Aufl. Breslau 1894. Wilh. Gottl. Korn.

Stengel, Dr. C. Freiherr v. Das Staatsrecht des Königreichs Preussen. Freiburg i. B. 1894. J. C. B. Mohr.

Dernburg, Dr. H. Lehrbuch des preussischen Privatrechts u. der Privatrechtsnormen 2. Aufl. Bd. I. Hälfte 2. Halle 1894. Buchhandlung des Waisenhauses.

Rehbein, H. u. Reincke, O. Allgemeines Landrecht für d. preuss. Staaten. Mit Erläuter. 5. Aufl. I. II. u. III. Bd. Berlin 1894. H. W. Müller.

Zachariae v. Lingenthal. Handbuch des französ. Civilrechts, 8. Aufl. bearb. von Dr. C. Crome. Bd. 1. 2. Freiburg i. B. 1894. J. C. B. Mohr.

Seydel, F. Gesetz vom 21. Juli 1852, betr. die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten etc., und seine Ergänzungen. Berlin 1894. Carl Heymann's Verlag.

Görres, K. Handbuch der gesammten Arbeitergesetzgebung des deutschen Reichs. Freiburg i. B. 1894. Herder.

Landmann, R. und Rasp, K. Die Arbeiterversicherungsgesetzgebung für das deutsche Reich in ihrer Anwendung für Bayern. 2 Bde. München 1893. Beck'sche Verl.

Mandl, M. Oesterreichische Gesetze über Arbeiterversicherung. Wien 1893. 1894. M. Perles.

Menzel, A. Die Arbeiterversicherung nach österreichischem Rechte. Leipzig 1893. Duncker und Humblot.

Piloty, R. Die Arbeiterversicherungsgesetze des deutschen Reichs. 2 Bde. München 1893. C. H. Beck.

— Das Reichsunfallversicherungsrecht. 3. Bd. Dresden 1893. G. Hertz.

Rosin, Dr. H. Das Recht der Arbeiterversicherung. 1. Bd. Berlin 1893. J. Guttentag.

Weyl, Dr. Rich. Lehrbuch des Reichsversicherungsrechts. Leipzig 1894. Duncker und Humblot.

Schicker, v. Das Krankenversicherungsgesetz und das Hülfskassengesetz m. Erläuterungen. 2. Aufl. 2 Bde. Stuttgart 1893. 1894. W. Kohlhammer.

Riesenfeld, Dr. C. E. Das besondere Haftpflichtrecht der deutschen Arbeiterversicherungsgesetze. Berlin 1894. Siemenroth und Worms.

Eger, Dr. G. Die Nothwendigkeit einer Revision des preuss. Enteignungsgesetzes. 2. Aufl. Breslau 1893. J. U. Kern's Verlag.

Schelcher, Dr. W. Die Rechtswirkungen der Enteignung nach gemeinem und sächs. Rechte. Freiberg i. S. 1893. Craz und Gerlach (Joh. Stettner).

Friedrichs, R. Das Gesetz, betr. die Anlegung und Veränderung v. Strassen u. Plätzen etc. v. 2. Juli 1875. 3. Aufl. Berlin 1894. J. Guttentag.

Bering, Rudolf. Die Rechte an öffentlichen Wegen. Berlin 1894. F. Vahlen.

Schultz, F. Zum preussischen Wegerecht. Paderborn 1893. F. Schoeningh.

Achilles, A. Die preussischen Gesetze üb. Grundeigenthum und Hypothekenrecht vom 5. Mai 1872. 4. Aufl., bearb. von Otto Strecker. Berlin 1894. J. Guttentag.

Klostermann, Dr. R. Allgemeines Berggesetz f. d. preuss. Staaten v. 24. Juni 1865 nebst Komment. 5. Aufl. Herausg. v. M. Fürst. 2. Lfg. Berlin 1894. J. Guttentag.

Brassert, Dr. H. Novelle zum preuss. allgemeinen Berggesetze vom 24. Juni 1892. Bonn 1894. A. Marcus.

Becherer. Stempelgesetze für das deutsche Reich und Preussen. 2. Aufl. Frankfurt a. M. 1894. Jaeger.

Hoyer. Die preussische Stempelgesetzgebung. Kommentar, bearb. von Gaupp. 5. Aufl. 4. Lfg. Berlin. J. Guttentag.

Kleinloff, R. Reichsstempelgesetze. Berlin 1894. H. W. Müller.

Troje. Das Vereinszollgesetz. 5. Aufl. Harburg 1894. Elkan.

Appelius, H. Gewerbeordnung für das deutsche Reich. Erläutert. Berlin 1893. O. Liebmann.

Bernewitz, A. v. Die Reichs-Gewerbeordnung. Neu bearb. 5. Aufl. Leipzig 1893. Rossberg.

Landmann, R. Die Gewerbeordnung für das deutsche Reich. Erläutert. 2. Aufl. München 1893. C. H. Beck.

Schenkel, K. Die deutsche Gewerbeordnung. Erläutert. 2. Aufl. 2 Bde. Karlsruhe 1892/1894. J. Lang.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften etc.

Bering. Ueber das Planfeststellungsverfahren nach dem Preuss. Enteign. Gesetze v. 11. Juni 1874. Preuss. Archiv f. Eisenbahnwesen. Jahrg. 1893. S. 92.

Burckhardt. Entscheidungen der Revisionskommission in Weimar, betr. die Feststellung der Entschädigung in Enteignungsfällen bei Eisenbahnanlagen. Blätter f. Rechtspfl. in Thüringen u. Anhalt. N. F. XXI, 3.

Cörmann. Blinde Passagiere. § 21 der Verkehrsordnung für die Eisenb. Deutschlands. Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb. Verw. 1894 Nr. 14.

Eger, Dr. G., die vorläufige Feststellung des Planes im Preuss. Enteignungsverfahren. Verwalt. Arch. Bd. I. S. 471.

— Die Haftung für das Fehlen und die Mängel der Verpackung. Arch. f. bürgerl. Recht. Bd. 7. S. 64 ff.

— Die Haftpflicht der Eisenbahnen. Zeitschr. f. internat. Privat- u. Strafrecht. Bd. 3. S. 589 ff.

Erlanger. Die schweizer Arbeiterschutzgesetzgebung im Transportgewerbe. Preuss. Arch. f. Eisenb. Wes. 1894. Heft IV S. 670.

Fleck. Eisenbahntarife, in v. Stengel's Wörterb. 2. Ergänz. Bd. 1893. S. 53.

Gleim. Pfandrecht an der Eisenbahn, in Röll's Encyklopädie des ges. Eisenbahnwesens 6. Bd. 1894 S. 2649.

— Eisenbahnen f. Privatzwecke; Privatanschlussbahnen, in v. Stengel's Wörterb. 2. Ergänz. Bd. S. 48.

— Eisenbahnen unterster Ordnung. Kleinbahnen. ebenda S. 49.

Hilse, Dr. K. Das preussische Kleinbahngesetz v. 28. Juli 1892 für das bürgerliche Recht. Arch. f. bürg. Recht. 8. Bd. 2. Heft.

— Pferdebahnen, in Röll's Encyklopädie. Bd. 6. 1894. S. 2653.

— Die Gestaltung des Pfandrechts an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben nach dem Preuss. Gesetzentwurfe vom 26. Februar 1894. Zeitschr. f. d. ges. Lokal- u. Strassenbahnwesen. 1894. S. 84 ff.

Kautsch, v. Ueber die Erfüllung des Frachtvertrages seitens der Eisenbahn. Allgem. Juristen-Zeitung, herausgegeb. v. Breitenstein XVII. Wien 1894.

Konta, J. Oesterreichische Eisenbahnen, in Röll's Encyklopädie Bd. 6. 1894. S. 2520.

Leyen, A. v. d. Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, in der Zeitschrift für das ges. Handelsrecht Bd. 41. S. 501 ff.

— Eisenbahnbetriebsreglement, in v. Stengel's Wörterbuch. 2. Ergänz. Bd. S. 47.

— Preussische Eisenbahnen, in Röll's Encyklopädie. Bd. 6. 1894. S. 2696.

Offenberg. Können Ascendenten eines im Betriebe getödteten Eisenbahnarbeiters gegen die Eisenbahnverwaltung Ansprüche auf Grund des Haftpflichtgesetzes geltend machen, falls der Getödtete nicht ihr einziger Ernährer ist? Preuss. Arch. für Eisenb. Wes. 1893. S. 472.

Rutz, E. Die durch das Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr geschaffenen neuen Rechtsnormen. Seuffert's Bl. f. Rechtsanwendung 58. Jahrg. S. 1 ff.

Scheicher, Dr. W. Enteignung und Entschädigung. Sächs. Arch. f. bürgerl. Recht u. Prozess. Bd. IV. Heft 2.

Strauss, L. Das Berner Uebereinkommen über den internat. Eisenbahnfrachtverkehr. Jurist. Bl. 22. Jahrg. S. 61 ff.

Thomé. Unsere Eisenbahngesetzgebung vom Jahre 1892. Preuss. Archiv f. Eisenb. Wes. Jahrg. 1893. S. 229.

Wolff. Der Begriff „Reinertrag" bei Eisenbahnen. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 5.

Zeller. Die Strafbestimmungen des Invaliditäts- u. Altersversicherungsgesetzes. Zeitschrift f. d. gesammte Strafrechtswissenschaft. XV. 1.

Zeller. Das verwaltungsgerichtliche Verfahren bei Streitigkeiten aus dem Versicherungsverhältniss nach dem Unfallversicherungsrechte des Reichs. Archiv f. öffentl. Recht. IX, 4.

Zum § 53 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 29.

Das Grossherzoglich Hessische Gesetz über die Nebenbahnen und die Erbauung von Sekundärbahnen in Hessen. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 46, 47, 48.

Die rechtliche Stellung der Eisenbahnunternehmungen im deutschen Gewerberecht. Zeitg. d. Ver. deutschen Eisenb. Verw. 1894. Nr. 84.

Der Frachtbrief im internationalen Eisenbahnfrachtrecht. Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 88.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend Ergänzung der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste. Vom 4. Juli 1894. (Deutsch. R. G. Bl. 1894. S. 499. — Preuss. E. V. Bl. S. 166.)

Italien. Gesetz, betr. Aufwendungen für Eisenbahn-Neubauten, sowie Ergänzungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Bahnen und Beschaffung von Fahrmitteln für dieselben. Vom 12. Juli 1894. (Giornale del Genio Civile 1894. Heft 7.)

Oesterreich. Gesetz, betr. die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates und die etwaige Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Lokalbahnen in der Bukowina. Vom 22. Juni 1894. (Oesterr. R. G. Bl. Nr. 137. — V. Bl. des Hand. Min. f. Eisenb. u. Schifffahrt Nr. 80.)

Preussen. Gesetz, betreffend Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten. Vom 4. Juni 1894. (Preuss. G. S. S. 89. — Preuss. E. V. Bl. S. 129.)

Russland. Kaiserlicher Erlass, betr. die Erhöhung der Steuer auf die ungarantirte Einnahme auf Eisenbahnaktien. Vom $\frac{\text{23. Mai}}{\text{4. Juni}}$ 1894. (Zeitschr. d. Min. d. Verk. Ang. v. $\frac{28./7.}{9./8.}$ 1894.)

Kaiserlicher Erlass, betr. die Güter, welche von der Gebühr für die Deckung der Kosten der Lagerung der den Eisenbahnstationen zugeführten Güter befreit sind. Vom 6/18. Juni 1894. (Zeitschr. d. Min. d. Verk. Ang. v. $\frac{27./7.}{8./8.}$ 1894.)

Kaiserlicher Erlass, betr. Aenderung des Betrages und der Art der Einziehung der auf den Personen- und Eilgutverkehr gelegten Staatssteuer. Vom 6./18. Juni 1894. (Zeitschr. d. Min. d. Verk. Ang. v. $\frac{27./7.}{9./8.}$ 1894.)

Kaiserlicher Erlass, betr. lagerzinsfreie Zeit bei Einlegung von Gütern auf den Bestimmungsstationen. Vom $\frac{\text{21. Juni}}{\text{3. Juli}}$ 1894. (Zeitschr. d. Min. d. Verk. Ang. v. $\frac{6./7.}{18./7.}$ 1894.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz i. Schles.

Entscheidungen.

Nr. 124. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 18. Januar 1893.

[Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 31. S. 133.]

Der Umstand, dass das Grundstück, auf welchem eine Trottoirherstellung erfolgen soll, sich im Besitze einer Bahngesellschaft befindet, sowie der Umstand, dass unter diesem Grundstücke ein Bahntunnel führt, kann die Competenz des Handelsministeriums zur Entscheidung über eine solche Trottoirherstellung nicht begründen. Die Gemeindeverwaltung kann den Grundeigenthümer ausser den Fällen, bei welchen derselbe zur Abtretung von Theilen seines Grundes an die Gemeinde nach Massgabe der Bauordnung verpflichtet ist, auch nicht im Wege einer eigenen Verordnung (Trottoirordnung) zu einer Grundüberlassung verhalten.

Da auf dem in Frage stehenden Grunde sich kein Gebäude befindet, so concretirt sich die Streitsache im vorliegenden Fall dahin, ob die k. k. priv. Nordbahngesellschaft als Grundeigenthümerin zur Trottoirlegung auf diesem ihrem Grunde verpflichtet sei. — Diese Frage war mit Rücksicht auf das Gesetz zu verneinen.

Durch die aufgetragene Verpflichtung zur Herstellung eines Trottoirs auf dem der Nordbahn eigenthümlichen Grunde wird ein dieser Gesellschaft eigenthümliches Grundstück seiner bisherigen Bestimmung und Verwendung entzogen und zum Strassengrunde für Wegezwecke einbezogen. — Die Fälle, in welchen eine solche Inanspruchnahme fremden Grund und Bodens seitens der Gemeinde statthaft ist, sind aber in der Bauordnung §§ 5, 8, 11, 12 taxativ aufgezählt, und zählt zu diesen Fällen die Anlegung eines Trottoirs nicht. Es kann daher aus der im § 82 der Bauordnung der Gemeindeverwaltung in Städten eingeräumten Berechtigung, auf die Herstellung eines Trottoirs zu dringen, nicht auch das Recht abgeleitet werden, den Grundeigenthümer ausser jenen Fällen, bei welchen derselbe zur Abtretung von Theilen seines Grundes an die Gemeinde nach Massgabe der Bauordnung verpflichtet ist, zu einer Grundüberlassung zu verhalten.

Da aber nach Art. V des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R. G. Bl. Nr. 142, und nach §§ 364 und 365 a. b. G. B. Eigenthumsenteignungen und Beschränkungen nur nach Massgabe des Gesetzes statthaft sind, war die Gemeinde Bielitz nicht berechtigt, über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus durch eine eigene Verordnung (die Trottoirordnung) den der Eisenbahngesellschaft gehörigen Grund und Boden zu belasten und für Wegezwecke einzuziehen.

Der V. G. H. konnte daher die Bestimmung der Trottoirordnung, welche Grundbesitzer zur Herstellung eines Trottoirs auf ihrem Grunde verpflichtet, nicht für giltig ansehen, und es musste, da eine gesetzliche Bestimmung, welche diese Verpflichtung normiren würde, nicht besteht, die angefochtene Entscheidung gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1876, R. G. Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden.

Nr. 125. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 18. Januar 1893.

Die Berechtigung der Eisenbahn, bei falscher Declaration des Inhaltes einer Sendung Conventionalstrafe einzuheben, ist davon unabhängig, ob durch die falsche Declaration eine Verkürzung der Fracht herbeigeführt wurde oder nicht.

Laut Bestimmungen der zu Recht bestehenden Tarife ist die Eisenbahn berechtigt, in Fällen der unrichtigen Declaration ausser der zu wenig erhobenen Fracht noch das Zweifache der tarifmässigen Gebühren als Conventionalstrafe einzuheben. Nachdem nun die Berechtigung der Bahn zur Vorschreibung der Conventionalstrafe über allen Zweifel erhaben ist und die Conventionalstrafe ausser der etwaigen Frachtverkürzung vorgeschrieben werden kann, ist bei der vorliegenden Frage nur der Umstand entscheidend, ob die in Rede stehende Sendung unrichtig declarirt wurde, und ob der vorgeschriebene Betrag, bezw. die auf 50 fl. reducirte Strafe quantitativ den tarifmässigen Betrag nicht überschreitet; die Frage, ob die unrichtige Declaration böswillig geschah und ob infolge derselben der Bahn ein Schaden zugefügt wurde oder nicht, ist vollkommen irrelevant. Nachdem nun Kläger anerkennt, dass er die Porzellanwaare als Steingut aufgegeben habe und die Bemessung der Strafe tarifmässig erfolgt ist, musste das erstrichterliche Urtheil abgeändert und Kläger mit seiner Klage abgewiesen werden.

Nr. 126. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 21. Januar 1893.

[Bolze Prax. Bd. 16. S. 399. Nr. 698.]

Sachverständigenbeweis im Enteignungs-Prozesse. Qualification und Ablehnung. §§ 41. 513. Nr. 2. Civ. Proz. Ord.

In der Enteignungssache wider den Eisenbahnfiskus und den Kreis ist der im gerichtlichen Verfahren als Sachverständiger vernommene R., dessen Gutachten der Prozessrichter gefolgt ist, im Verwaltungsverfahren nur vorübergehend und in einem Termine neben dem Landrath als Vertreter des Kreises erschienen, ohne dass er eine Erklärung abgegeben hat. Wieweit dieser Umstand die Glaubwürdigkeit des Sachverständigen beeinflusste, war eine Frage der Beweiswürdigung. Andererseits findet eine Ausschliessung kraft Gesetzes, deren Nichtbeachtung bei einem Richter einen absoluten Revisionsgrund bildet (§§ 41, 513, Nr. 2 C. P. O.), bei Sachverständigen nicht statt. Soweit Kläger wegen jenes Umstandes zur Ablehnung des Sachverständigen berechtigt gewesen wäre, hatte er sich der ihm in dieser Beziehung zur Seite stehenden Rechtsmittel — Ablehnung und, wenn derselben nicht stattgegeben wurde, sofortige Beschwerde — zu bedienen. Die Partei, die sich der ihr von der Prozessordnung gebotenen Rechtsbehelfe nicht bedient, hat keinen Grund zur Beschwerde durch Revision.

Nr. 127. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 24. Januar 1893.

Kann einem Eisenbahnbeamten die Pension abgesprochen werden, weil er eine Operation abgelehnt hat, welche ihm die Dienstfähigkeit erhalten haben würde?

Der Kläger war Weichenwärter bei der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft in Mainz, welche eine Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse begründet hat. Der Kläger hat seine Beiträge zu derselben bezahlt und fordert die Pension, welche dem Bediensteten, welcher mindestens ein Jahr lang zur Kasse beigetragen hat, nach den Statuten zu zahlen ist, wenn er, wie hier geschehen, wegen Dienstuntauglichkeit entlassen wird. Das abweisende Berufungsurtheil aufgehoben, zurückverwiesen. Das Oberlandesgericht hat angenommen, der Kläger könne, obgleich seine Dienstunfähigkeit feststehe, aus dem Grunde eine Pension nicht verlangen, weil er sich geweigert habe, die ihm angesonnene gefahrlose Operation vornehmen zu lassen, wodurch seine Dienstfähigkeit erhalten geblieben wäre. Das Oberlandesgericht hat sich in dieser Richtung zwar auf mehrere Urtheile des Reichsgerichts berufen. Dabei

wurde aber zunächst übersehen, dass es sich bei diesen Entscheidungen nicht um Ansprüche aus einem Vertragsverhältniss, sondern um Schadensersatzklagen handelte. Sodann wurde nicht berücksichtigt, dass das Reichsgericht nur den Satz aufgestellt hat, dass die Verweigerung einer Operation „unter Umständen" die Einrede der Arglist begründen könne. Thatsachen, aus welchen sich ein „arglistiges" Verhalten des Klägers ableiten liesse, sind aber von dem Oberlandesgericht in keiner Richtung festgestellt worden. Insbesondere würde ein solches dann nicht vorliegen, wenn der Kläger zu seinem Verhalten durch Unvernunft oder übergrosse Furcht bestimmt worden wäre. Auch die weitere Erwägung des Berufungsgerichts, dass der Kläger seiner Familie gegenüber verpflichtet gewesen sei, die in Frage stehende Operation zu dulden, kann die Versagung der Pension nicht rechtfertigen; vielmehr müssen die Gründe, welche dazu führen sollen, dem zwischen dem Kläger und der Pensionskasse bestehenden Vertragsverhältnisse entnommen werden, das ebenso bezüglich der Frage entscheidet, wann ein Pensionsberechtigter seines Pensionsanspruches verlustig wird, wie danach zu bestimmen ist, unter welchen Voraussetzungen ein solcher Anspruch entsteht. Das Oberlandesgericht hat nun zwar in den Entscheidungsgründen bemerkt, der Kläger sei auch gegenüber „der Beklagten" verpflichtet gewesen, Alles zu thun und geschehen zu lassen, wodurch seine volle Arbeitskraft erhalten und wiederhergestellt werden könne. Aber für diese Annahme fehlt es an jeder Begründung.

Nr. 128. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 1. März 1893.

[Bolze Prax. Bd. 16. S. 235. Nr. 394.]

Werkverdingungsvertrag. Der Besteller von Maschinen ist zur Zahlung nicht eher verpflichtet, als bis die beanstandeten Mängel, welche ein ordnungsmässiges Funktioniren verhindern, behoben sind.

Die Klägerin hatte die bei ihr bestellten Maschinen, welche sie dem Beklagten geliefert hat, nach der nicht beanstandeten Annahme des Berufungsrichters so weit vorzurichten, dass der Inbetriebsetzung nichts im Wege stand. Die Maschinen litten aber an Mängeln, welche leicht zu heben waren, aber, solange sie nicht gehoben waren, ein ordnungsmässiges Funktioniren ausschlossen. Der Beklagte hat die Klägerin aufgefordert, die Mängel zu beseitigen; die Klägerin ist dem nicht nachgekommen, weil das Sache des Beklagten sei. Deshalb wurde die Klage auf Zahlung des Preises abgewiesen, weil Klägerin dasjenige, was ihr zu thun obgelegen, noch nicht gethan hat. Wenn das Resultat

davon dies sein sollte, dass die Klägerin nun überhaupt nicht mehr Erfüllung von dem Beklagten fordern könnte, weil dieser die Maschinen jetzt nicht mehr brauchen kann, so würde sich Klägerin diese Folge ihres Verzugs selbst zuzuschreiben haben.

Nr. 129. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 10. März 1893.

Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 37. S. 150.

Das Reisen auf einer Eisenbahn ohne Fahrkarte bildet keine strafbare Handlung.

Ein Reisender stieg in den von Tótmegyer nach Neutra abgehenden Zug und zeigte dem Conducteur eine nach der Zwischenstation Surány lautende Fahrkarte, welche von diesem auch perforirt wurde. Als der Reisende in Surány nicht ausstieg, verweigerte er, und zwar auch in Neutra, die Nachzahlung unter dem Vorgeben, die Fahrkarte bis dahin gelöst, dieselbe aber verloren zu haben. Nach vielem Suchen fand sich endlich eine Fahrkarte Tótmegyer-Surány vor, welche vom Conducteur als die richtige anerkannt wurde.

Die Anzeige wegen Uebertretung des Betruges gegen den Reisenden wurde von allen drei Instanzen zurückgewiesen. — Der königliche Gerichtshof in Neutra erkannte in dieser Handlungsweise kein strafbares Moment.

Die kgl. Tafel in Pressburg berief sich auf das Betriebsreglement, welchem gemäss in einem solchen Falle nur eine Nachzahlung gefordert, event. im Rechtswege verlangt werden kann.

Die königl. Kurie bestätigte die Urtheile der unteren Instanzen mit der Begründung, dass die Lüge des Reisenden, durch welche er den Conducteur täuschen wollte, keine listige Irreführung, daher auch keinen Betrug bilden könne. Die Weigerung des Reisenden, die Nachzahlung zu leisten, sei auch nicht strafbar, denn die verweigerte Befriedigung einer, wenn auch rechtmässigen Forderung verstosse nicht gegen das Strafgesetz und kann hierüber nur vom Civilrichter entschieden werden.

Nr. 130. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 23. März 1893.

§ 1. Haftpflichtgesetz. Eigenes Verschulden liegt nicht ohne Weiteres in der Übertretung eines landesrechtlichen Polizeigesetzes.

Dass der Kläger einen Unfall dadurch erlitten hat, dass er von der Plattform eines Eisenbahnwagens 4. Klasse heruntergefallen ist,

schliesst seinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung nicht aus dem Grunde aus, weil Kläger gegen ein Polizeigesetz — A. L. R. I, 6, § 26 — gehandelt habe, indem er während der Fahrt auf der Plattform stand, was verboten ist. Jene landesgesetzlichen Bestimmungen kommen nicht neben den Befreiungsgründen des § 1 Haftpflichtgesetzes (höhere Gewalt oder eigenes Verschulden) zur Anwendung; dass aber eine eigene Verschuldung des Klägers nicht vorlag, entnimmt der Berufungsrichter daraus, dass der Wagen im Innern voll, und die Passagiere von dem Schaffner, an welchen sich der Kläger gewendet hat, nicht zum Zusammenrücken veranlasst sind. Revision zurückgewiesen.

Nr. 131. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.
Vom 7. April 1893.

[Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 39. S. 152.]

Unterbrechung der Verjährung der Klage aus dem Frachtgeschäfte gegen eine verstaatlichte Eisenbahn durch Einbringung der Klage bei dem zwar für die verstaatlichte Bahn, nicht aber auch für die staatliche Eisenbahn-Verwaltungs-Instanz zuständigen Gericht.

Kläger begründet seine Klage damit, dass er auf der Station H. der gewesenen N. O.-Bahn eine Honigsendung im Gewichte von 162 Kilogramm behufs Beförderung nach M. aufgegeben habe. Bei Ankunft der Waare fehlten von derselben 53 Kilogramm, welches Quantum mit 60 kr. pro Kilogramm berechnet, sammt der Fracht per 58 kr. im Ganzen 32 fl. 65 kr. ausmacht.

Kläger hatte diese Forderung gegen die ungarische N. O.-Bahn bei dem königl. B. G. für den I. bis III. Bezirk in Budapest am 28. September 1890 geltend gemacht, das genannte Gericht erklärte sich als incompetent, da die N. O.-Bahn mittlerweile verstaatlicht wurde und die Processe derselben die kgl. ungarischen Staatsbahnen übernahmen, letztgenannte Bahn aber ihren Sitz nicht auf dem Territorium des B. G. für den I. bis III. Bezirk hat. Im Verlaufe des gegenwärtigen Processes beruft sich nun die Geklagte auf die gesetzlich statuirte einjährige Verjährung, nachdem die Sendung am 9. October 1889 aufgegeben, gegenwärtige Klage aber erst am 18. November 1890, somit im Sinne des § 390 des H. G. B. nach Ablaufung der einjährigen Verjährungsfrist eingebracht wurde.

Die Einwendung der Verjährung konnte nicht berücksichtigt werden, denn es ist zwar wahr, dass eine bei dem incompetenten Gerichte geltend gemachte Klage die Verjährung nicht unterbricht, bei alldem jedoch musste die Verjährung im vorliegenden Falle als unterbrochen an-

genommen werden, weil Kläger mit seiner Klage die ungarische N. O.-bahn belangt hat bei dem B. G. für den I. bis III. Bezirk, bezüglich welcher das genannte Gericht competent gewesen wäre, wenn nicht die Verstaatlichung der N. O.-Bahn eingetreten wäre. Wenn nun auch die Geklagte gegen die Competenz des genannten Bezirksgerichtes Einwendung erhob, so hätte im Sinne des § 5 des Gesetzartikels 59 vom Jahre 1881 das Gericht zur weiteren Amtsverhandlung die Acten hierher abtreten sollen, was aber nicht geschah; demzufolge musste die Verjährung als unterbrochen angenommen werden, und nachdem in der Competenzfrage der Bescheid am 21. October 1890 erbracht wurde, die Klage aber hier am 18. November 1890 eingereicht worden ist, so konnte dieselbe als verspätet nicht gelten.

Nr. 132. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 20. April 1893.

Nichthaftung der Eisenbahnunternehmung für das einem Gepäckträger übergebene Gepäckstück.

Der von einem Reisenden in der Station Kaschau einem Gepäckträger übergebene Koffer war in Verlust gerathen, weshalb der Beschädigte gegen den Träger und die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen die Entschädigungsklage anstrengte, indem er ein Verzeichniss der darin enthaltenen Kleidungsstücke und Wäsche unter ziffermässiger Angabe des Werthes derselben allegirte und sich zu dem Eide erbot, dass dieselben nicht von mittlerer, sondern von bester Qualität und ganz neu waren.

Das B. G. Kaschau verurtheilte den Gepäckträger zur Zahlung der Hälfte des vom Kläger angesprochenen Werthes, wenn dieser den Haupteid darüber ablege, dass sich die von ihm angegebenen Gegenstände wirklich in dem Koffer befunden haben; wogegen der Haupteid über deren Werth unzulässig sei, nachdem die Sachverständigen erklärt hatten, dass der angegebene Inhalt des Koffers nach dem Stande des Klägers ebenso wahrscheinlich, als dessen Behauptung, dass es lauter neue und bessere Kleidungsstücke wären, unwahrscheinlich sei; es konnte daher nur die Hälfte des angeblichen Werthes zugesprochen werden. Sein Anspruch gegen die Bahndirection selbst musste nicht nur abgewiesen, sondern er auch in die ihr verursachten Gerichtskosten verfällt werden, weil die Bahnanstalt gemäss § 32 des Betriebsreglements für ihre Gepäckträger gar nicht haftet, diese Bestimmung auch in der be-

treffenden Kundmachung in der Station affichirt ist, und er deshalb die Bahn nicht klagen durfte.

Die königl. Tafel in Kaschau bestätigte dieses Urtheil mit der Abänderung, dass die Gerichtskosten bezüglich der Bahndirection gegen einander aufgehoben werden, weil der Kläger zur Annahme veranlasst war, dass der Gepäcksträger ein Angestellter der Bahn sei.

Die königl. Kurie entschied, dass der Träger für den Fall der Ablegung des Schätzungseides durch den Kläger diesem den ganzen angesprochenen Werth zu ersetzen habe, weil gemäss § 237 der C. P. O. der Schätzungseid zugelassen werden muss, wenn, wie im vorliegenden Falle, dagegen keine erheblichen Bedenken auftauchen. Jedoch wurde das Erkenntniss der ersten Instanz rücksichtlich des Ersatzes der Gerichtskosten an die Bahndirection unter Freisprechung derselben von der diesfälligen Haftung bestätigt.

Nr. 133. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 12. Mai 1893.

[Bolze Prax. Bd. 16. S. 144. Nr. 235.]

Art. 317. 208. 274. E. G. B. Gültigkeit der mündlichen Abrede zu dem schriftlichen Dienstvertrage eines Eisenbahnbeamten.

Nach den Statuten der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft waren alle Erklärungen des Vorstandes für die Gesellschaft verbindlich, wenn sie mit der Firma der Gesellschaft und Namensunterschrift eines Mitgliedes des Vorstandes versehen sind. Diese Vorschrift ist in entsprechender Weise auch für mündliche Erklärungen massgebend. Da der stellvertretende Direktor, welcher den Anstellungsvertrag des Widerklägers, eines pensionirten Oberbahnmeisters, mit demselben mündlich vereinbart hat, eingeräumt hat, dass er bei einer in Folge hohen Alters eintretenden Dienstunfähigkeit die im Vertrage festgesetzten Bezüge weiter erhalten solle, so verpflichtete die mündliche Abrede nach H. G. B. 317 (208, 274) die Gesellschaft, und der Preussische Eisenbahnfiskus ist bei der Verstaatlichung in diese Verbindlichkeit eingetreten. In dem schriftlichen Vertrage § 2[d] war bestimmt, die Eisenbahngesellschaft übernehme die vom Widerkläger in dessen früheren Dienststellungen erworbenen Pensionsansprüche. Aus thatsächlichen, der Anfechtung durch die Revision sich entziehenden Gründen, weil einmal die Vereinbarung erst bei dem Abschlusse des schriftlichen Vertrages getroffen, weil ferner der § 2[d] mit Rücksicht darauf, dass die mündliche Vereinbarung sich nur auf den Verbrauch der physischen Kräfte des Beklagten beziehe, durch jene mündliche Vereinbarung nicht völlig bedeutungslos geworden sei, weil

endlich jener als Zeuge vernommene stellvertretende Direktor bestätigt habe, dass die mündliche Vereinbarung durch die Bestimmung des § 2[d] nicht habe abgeändert werden sollen, weist das Berufungsgericht die Annahme zurück, als ob der Wirksamkeit der mündlichen Vereinbarung der Umstand entgegenstehe, dass der § 2[d] des schriftlichen Vertrages keine Aenderung erfahren habe. Danach ist Fiskus nach der Pensionirung zur vollen Gehaltszahlung verurtheilt. Revision zurückgewiesen.

Nr. 134. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 7. Juni 1893.

[Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 21. S. 100.]

Gerichtliche Bescheide gegen den Staatseisenbahnfiscus sind auch dann, wenn in dem bezüglichen Gesuche die Zustellung an die Eisenbahnverwaltungsbehörde verlangt wird, nicht an diesen, sondern an die k. k. Finanzprocuratur zuzustellen.

Der O. G. H. hat dem a. o. Revisionsrecurse stattzugeben und dem B. G. zu verordnen befunden, den fraglichen Bescheid, sowie auch alle übrigen, die k. k. Eisenbahnbetriebsdirektion in Prag in der vorliegenden Angelegenheit betreffenden Erledigungen der k. k. Finanzprokuratur in Prag in Vertretung des Eisenbahnärars zustellen zu lassen, weil vermöge der Dienstesinstruktion für die k. k. Finanzprokuraturen vom 16. Februar 1855, G. G. Bl. Nr. 34, die Vertretung des Staatsvermögens, daher auch des Eisenbahnärars, der k. k. Finanzprokuratur zukommt, weil Erledigungen in Streitsachen, wie der Erlass des k. k. Justizministeriums vom 29. Dezember 1857, Z. 22464, verordnet, nicht der Verwaltungsbehörde, sondern unmittelbar der k. k. Finanzprokuratur zuzustellen sind, was auch dann von amtswegen wahrgenommen werden muss, wenn diese Verordnung in der Fassung des Gesuches nicht beachtet und die Eingabe nur gegen die Verwaltungsbehörde gerichtet wurde, weil demnach dieser offenbar gesetzwidrige Vorgang nach dem Hofdekrete vom 15. Februar 1833, J. G. S. Nr. 2593, abzustellen war.

Nr. 135. Entsch. des Oesterreich. Verwalt. Gerichtshofes.

Vom 15. Juni 1893.

[Oesterr. Verordn. Bl. VII. Nr. 138. S. 2340.]

Die kaiserliche Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-B. Nr. 127, findet auch auf eine ausländische Actiengesellschaft Anwendung, welche durch ein Comptoir in Oesterreich gewerbsmässig Handelsgeschäfte betreibt.

Die deutsche Elbeschifffahrts-Gesellschaft „Kette“ in Dresden, welche in Tetschen ein eigenes Comptoir unterhält, wurde in Uebereinstimmung

mit den von den politischen Behörden erster und zweiter Instanz getroffenen Verfügungen vom Ministerium des Innern mit Erlass vom 9. Juni 1892, Z. 5791, aufgefordert, im Sinne der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, für ihre Filiale in Tetschen die Zulassung zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich einzuholen, widrigenfalls gegen dieselbe die Strafamtshandlung eingeleitet würde.

Diese Entscheidung wurde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe mit der Begründung als gesetzwidrig angefochten, dass erstens die Gewerbebehörde, wenn sie der Anschauung war, dass der Betrieb der Filiale ein unzulässiger sei, denselben wohl zu untersagen, nicht aber berechtigt war, die Gesellschaft aufzufordern, die der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865 entsprechenden Schritte einzuleiten; und dass zweitens die Bestimmungen der citirten kaiserl. Verordnung auf das von der genannten Gesellschaft in Tetschen errichtete Comptoir keine Anwendung finden können, weil dieses Comptoir weder eine Filiale, noch überhaupt eine Zweigniederlassung darstelle, welche selbständig Geschäfte abschliessen oder betreiben würde, da die Thätigkeit des Tetschener Comptoirs eine blos überwachende und vorbereitende sei, und weil weiter nach § 19 des Handels- und Zollvertrages mit dem deutschen Reiche vom 23. Mai 1881, R.-G.-Bl. Nr. 64, diese kaiserl. Verordnung auf die Actiengesellschaft „Kette" als eine deutsche Unternehmung und als eine Unternehmung, welche mit dem Frachtfuhrgewerbe beschäftigt ist, überhaupt nicht Anwendung finden könne.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Der erste Beschwerdepunkt entbehrt der Berechtigung, weil darin, dass die Gewerbebehörde nicht mit der Einstellung des von ihr nicht als gesetzlich angesehenen Geschäftsbetriebes vorgegangen ist und sich nur darauf beschränkte, die Gesellschaft aufzufordern, den von der Behörde für massgebend erkannten gesetzlichen Bestimmungen Genüge zu thun, in keinem Falle eine gesetzwidrige Verletzung von Rechten gelegen sein kann.

Auch der zweite Beschwerdepunkt ist unbegründet. Nach der Actenlage besteht die Obliegenheit des sogenannten Comptoirs in Tetschen nicht blos in der Ueberwachung der Verfrachtung der vom Auslande nach Oesterreich importirten und der in das Ausland exportirten Güter, sondern auch darin, dass das Comptoir die Verladung dieser Güter und die Uebergabe derselben auf die Eisenbahn zu besorgen, die Frachtbriefe für die Weiterbeförderung auf der Bahn auszufertigen, eventuell die Frachtspesen zu leisten, sowie auch mit den Parteien wegen Uebernahme und Durchführung von Frachtgeschäften zu verhandeln hat. —

Im Hinblicke auf die Bestimmungen der Art. 379 und 390 des Handelsgesetzbuches kann es nicht zweifelhaft sein, dass in dem so gekennzeichneten Geschäftsbetriebe die Merkmale sowohl des Speditionsgeschäftes, als auch des Frachtgeschäftes gelegen sind. Da nun weiter aus den von der Gesellschaft getroffenen Einrichtungen hervorgeht, dass hinsichtlich der Errichtung des Comptoirs der Wille der Gesellschaft von vornherein auf den Abschluss einer Vielheit von Geschäften gerichtet gewesen ist, worin eben das Kriterium des Gewerbemässigen gelegen erscheint, so kann nicht bezweifelt werden, dass die beschwerdeführende Gesellschaft durch das Comptoir in Tetschen die erwähnten Handelsgeschäfte betreibt. Demzufolge hat auf die beschwerdeführende Gesellschaft der Art. I der kaiserl. Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, volle Anwendung, da diese Gesellschaft eine ausländische Actiengesellschaft ist und in Oesterreich den gewerbemässigen Betrieb ihrer Geschäfte unternimmt.

Nr. 136. Entsch. des Oberlandesgerichts Wien.

Vom 4. Oktober 1893.

Der Absender eines von ihm frankirten und vom Empfänger bezogenen Gutes ist ohne Cession des Empfängers zur Anbringung von Ersatzforderungen gegen die Bahnanstalt nicht legitimirt.

Das erstrichterliche Urtheil im Ausspruche in der Hauptsache stellt sich aus dessen und der Sachlage und dem Gesetze entsprechenden und auch durch die Appellationsbeschwerden der klägerischen Firma nicht widerlegten Gründen und in der Erwägung als gerechtfertigt dar, dass die erstrichterliche Entscheidung auch nach den Bestimmungen des § 64 des Betriebsreglements für Eisenbahnen, Verordnung des Handelsministeriums vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75 begründet ist, nach Art. 408 des H. G. B. und nach § 64 des obigen Betriebsreglements durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer, demnach jeder Anspruch gegen denselben aus dem Frachtvertrage, und zwar sowohl des Empfängers, als des Absenders erlischt, es sich hier nach dem Sachverhalte nicht um einen Verlust oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, handelt, daher der Fall nach § 64 des obigen Betriebsreglements, dass die Eisenbahn auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden kann, hier nicht vorliegt, im Art. 408 H. G. und im § 64 des obigen Betriebsreglements nicht unterschieden wird, wer die Fracht bezahlt hat und wann sie vor

Annahme des Gutes bezahlt worden ist, übrigens im vorliegenden Falle der Empfänger des Gutes den Betrag von 2 fl. 25 kr. an die Eisenbahngesellschaft bezahlt hat und auch die diesbezüglichen dem Frachtführer, nämlich der Eisenbahngesellschaft zu ersetzen gewesenen Auslagen als zur „Fracht“ im Sinne des Art. 408 H. G. und des § 64 des obigen Betriebsreglements gehörig angesehen werden müssen und vom Momente der Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht im vorliegenden Falle weder der Absender noch der Empfänger des Gutes die ihnen nicht mehr zustehenden Rechte wider die geklagte Eisenbahngesellschaft an die klägerische Firma abtreten konnten.

Nr. 137. Entsch. des Oesterr. Verwalt. Gerichtshofes.
Vom 10. Oktober 1893.

[Röll Eisenb. Entsch. 1893. Nr. 23. S. 105.]

Bezüge, welche die Verwaltungs- und Aufsichtsräthe einer Eisenbahn-Actiengesellschaft in dieser Eigenschaft beziehen, können zur Einkommenbesteuerung nach der II. Klasse nicht herangezogen werden und ist auch der Umstand ohne Belang, dass die betreffende Gesellschaft von der Erwerb- und Einkommensteuer zeitlich befreit ist.

Die Mitglieder des Verwaltungs- oder Aufsichtsrathes können nur entweder als Repräsentanten der Actionäre, also der Unternehmer, oder aber als Beamte derselben, ihr Einkommen also nur als ein in der I., oder als ein in der II. Klasse steuerpflichtiger Bezug angesehen werden, wobei dann die Abzugsfähigkeit dieser Bezüge bei der Besteuerung der Actiengesellschaft im ersten Falle ebenso unzulässig, wie im zweiten Falle selbstverständlich ist, und da nun die Gesetzgebung die Abzugsfähigkeit hinsichtlich der fraglichen Bezüge nicht anerkennt, so folgt, dass dieselben in der I. und eben nicht in der II. Klasse steuerpflichtig erscheinen. Nach der Auffassung des Regierungsvertreters würden dagegen die Mitglieder des Verwaltungsrathes bald, nämlich die steuerpflichtigen Gesellschaften, als Vertreter des Unternehmens, bald, nämlich bei steuerfreien Gesellschaften, als Beamte desselben aufgefasst und bei Ausgang der Steuerfreiheit des Unternehmens würde sich ein Uebergang derselben Einkommensquelle aus der II. in die I. Einkommensteuerklasse ergeben, ungeachtet die Besteuerung des Unternehmens doch offenbar für die Frage der Steuerpflicht der bei demselben Bediensteten und in der II. Klasse steuerpflichtigen Beamten ganz ohne Einfluss erscheint.

Es versteht sich übrigens auch ganz von selbst, dass es nicht im Belieben der Steuerverwaltung stünde, bloss wegen der Bestimmung des § 11 die Tantièmen der Verwaltungs- und Aufsichtsräthe von der Besteuerung freizulassen, wenn diese Bezüge wirklich nach der

II. Classe einkommensteuerpflichtig wären, und dass dann insbesondere auch die Thatsache der Doppelbesteuerung allein die Steuerbemessung nach der II. Klasse nicht ausschliessen könnte, zumal ja die indirecte Besteuerung des Tantièmeneinkommens nach der I. Klasse bei der Actiengesellschaft gewiss nicht immer ziffermässig dasselbe Resultat ergeben würde, wie die directe Besteuerung dieses Einkommens nach der II. Klasse.

Nr. 138. Entsch. des Oberlandesgerichts Wien.
Vom 11. Oktober 1893.

[Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 34. S. 141.]

Ueberschreitung der Lieferfrist infolge Tyresbruches bei dem zur Verladung einer Sendung verwendeten Wagen und infolge der Unmöglichkeit der rechtzeitigen Beistellung eines Ersatzwagens. Nachweis des Umstandes, dass die Eisenbahn in einem concreten Falle die Ueberschreitung der Lieferfrist durch die Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Gestützt auf diesen Sachverhalt, erhebt die geklagte Bahn die Einwendung, dass sie die eingetretene Verspätung der Lieferung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Die klägerische Behauptung, dass bei Geltendmachung einer Vergütung für Lieferungsfristversäumung in der hier in Rede stehenden Art gemäss Absatz 1, lit. *a* und *b* des § 70 Eisenbahnbetriebsreglement die Zulässigkeit obgedachter Einwendung ausgeschlossen sei, zumal im § 69, Absatz 1 des Eisenbahnbetriebsreglements wohl der § 57, nicht aber der § 70 Eisenbahnbetriebsreglement citirt erscheint, ist unstichhältig, weil der § 69 die Haftpflicht principiell und im Allgemeinen normirt, während der § 70 Eisenbahnbetriebsreglement die weitere Ausführung des § 69 in Betreff des Umfanges der Haftung enthält.

Auch der Einwurf der klägerischen Firma, dass selbst bei Richtigkeit des von der geklagten Bahn oben angeführten Sachverhaltes die Bahnverwaltung die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers ausser Acht gelassen habe, weil sie es unterliess, gemäss § 58, Absatz 1 Eisenbahnbetriebsreglement, die klägerische Firma von der Verhinderung der Fortsetzung des Bahntransportes zu verständigen, kann nicht berücksichtigt werden, weil der § 58 Eisenbahnbetriebsreglement eine allgemeine Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Verständigung des Absenders von einer eingetretenen Betriebsstörung nicht ausspricht, vielmehr, wie aus § 58, Absatz 2 Eisenbahnbetriebsreglement hervorgeht, je nach den

Umständen des Falles die Verständigung des Absenders dem Ermessen der Bahnverwaltung überlassen ist.

Da nun die Zulässigkeit der in Rede stehenden Einwendung der geklagten Bahngesellschaft feststeht, ist es Sache der letzteren, gegenüber dem klägerischen Widerspruch nachzuweisen, dass sie die zugestandene Verspätung der Lieferung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwenden konnte, und würde in dieser Beziehung im Hinblick auf das Gutachten der vernommenen Sachverständigen Ludwig K. und Rudolf C. der Nachweis der klägerischerseits widersprochenen, der Einwendung der geklagten Bahn zu Grunde gelegten, oben angeführten factischen Umstände genügen.

Diesen Nachweis hat jedoch die geklagte Bahn nach dem Ergebnisse der angeführten Zeugenbeweise nicht erbracht, indem durch diese Zeugenbeweise ein gerichtsordnungsmässiger Beweis darüber, dass an dem Wagen Nr. 52.739, in welchem der Transport bis K. erfolgte, ein Tyresbruch damals stattfand, sowie darüber, dass es infolge der vom 8. Februar 1891 bis 17. Februar 1891 in K. stattgehabten grossen Kälte und der in derselben Zeit auf den Bahnstrecken der k. k. priv. K. F.-N.-B. eingetretenen Schneeverwehungen unmöglich war, vor dem 17. Februar 1891 einen neuen Wagen auf den Umladeplatz in K. zu bringen, nicht hergestellt ist, und selbst wenn man die Aussage des Zeugen Raimund W., welche sich übrigens, was die Quelle des Wissens betrifft, hauptsächlich auf die bahnämtlichen Erhebungsnoten basirt, als eine erste halbe Probe ansehen könnte, die Ergänzung dieses unvollständigen Beweises durch den Erfüllungseid ausgeschlossen ist, weil die geklagte Bahn über gerichtliche Aufforderung laut Protokolles de präs. 26. Juli 1893, Z. 132905, erklärt hat, dass sie nicht in der Lage sei, einen Erfüllungseid anzubieten.

Da nun die geklagte Bahngesellschaft nicht erwiesen hat, dass sie die eingetretene Verspätung der Lieferung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwenden konnte, da ferner nach § 70, Absatz 1, lit. *a* Eisenbahnbetriebsreglement bei dem Vorliegen einer Verspätung von mehr als 8 Tagen die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist, die Hälfte der Fracht zu vergüten hat, und laut Frachtbrief B die der Bahn gezahlte Fracht 104 fl. 66 kr. beträgt, musste der klägerischen Firma der eingeklagte Betrag per 52 fl. 33 kr. unbedingt zuerkannt werden.

Nr. 139. Entsch. des Oberlandesgerichts Stuttgart.

Vom 27. Oktober 1893.

[Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 91. S. 859.]

Haftpflichtgesetz § 3 Abs. 2. Ein bei einem Eisenbahnunfall Verletzter kann auf Grund des Haftpflichtgesetzes einen Schadensersatz dann nicht verlangen, wenn er trotz verminderter Arbeitsfähigkeit den gleichen Lohn weiter bezieht.

Ein Bierknecht war bei einem Eisenbahnunfall verunglückt, die Berufsgenossenschaft hat von der 13. Woche bis zum Tode des Verletzten diesem eine Rente bezahlt, die sie auf Grund des § 3 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes von der Bahnverwaltung ersetzt verlangt.

Die Klage ist von dem Oberlandesgericht in Stuttgart mit folgender Begründung abgewiesen:

„Nach § 3 Ziffer 2 des Haftpflichtgesetzes ist der Schadenersatz zu leisten im Falle der Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheiles, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung derselben erleidet. Es soll also der Vermögensnachtheil ersetzt werden und es folgt hieraus, dass, wenn zwar eine Verminderung der Arbeitsfähigkeit durch die Verletzung eingetreten, hierdurch aber ein Vermögensnachtheil nicht entstanden ist, ein Ersatzanspruch nicht erhoben werden kann. Nicht die verminderte Arbeitsfähigkeit, sondern die verminderte Erwerbsfähigkeit berechtigt zum Schadenersatz; ist trotz der verminderten Arbeitsfähigkeit die Erwerbsfähigkeit und der Verdienst der gleiche geblieben, so ist kein Vermögensschaden vorhanden und kein Schadenersatz begründet."

Nr. 140. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 2. November 1893.

[Röll Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 28. S. 120.]

Vertretung des Staatseisenbahnärars in Summarprocessen durch ausserhalb des Gerichtsamtes domicilirende fachkundige Beamte der Staatseisenbahnverwaltung. Nichtzuerkennung der Kosten für das Erscheinen und die Zureise eines solchen Organes.

Bei einer im Summarverfahren durchgeführten Tagfahrt in einem Rechtsstreite der k. k. Finanzprocuratur Lemberg namens des Eisenbahnärars wider David H. puncto 119 fl. 18 kr. sammt Nebengebühren intervenirte vor dem städt.-deleg. B. G. Kolomea namens des Eisenbahnärars Dr. C., Concipist der k. k. Eisenbahnbetriebsdirektion Lemberg. Das B. G. Kolomea sprach dem Eisenbahnärar Kosten für das Erscheinen und die Zureise des gedachten Funktionärs zu.

Das O. L. G. Lemberg hat dagegen in Abänderung der erstrichterlichen Entscheidung diesen Kostenzuspruch aufgehoben. Gegen diese Entscheidung legte die k. k. Finanzprokuratur Revision ein, in welcher sie geltend machte, es sei notorisch, dass bei den Betriebsdirektionen der Staatsbahnen rechtskundige Beamte systemisirt sind, deren Aufgabe darin besteht, in Angelegenheiten des Eisenbahnärars die k. k. Finanzprocuratur ausserhalb ihres Amtssitzes bei Gericht zu vertreten und kann die letztere als Staatsbehörde nach Massgabe der Organisation der Staatsbehörden und der Dienstinstruktion mit ihrer Vertretung taugliche Functionäre betrauen.

Da nun der in gegenwärtiger Rechtssache delegirte Eisenbahndirectionsconcipist Dr. C. nach dem Organisationsstatut der Staatseisenbahnen zu derartiger Vertretung designirt ist und die bestehenden organischen Bestimmungen der Staatsbehörde auf Allerhöchsten Entschliessungen beruhen und ebenso von der k. k. Finanzprokuratur wie auch von Gerichten berücksichtigt werden müssen, so unterliegt es keinem Zweifel, dass die vom ersten Richter ohnehin sehr ermässigten Kosten des Erscheinens und der Zureise des gedachten Functionärs unbedingt nothwendig und dem Organismus der Behörden für Staatsbahnen entsprechend zuzuerkennen waren.

Der O. G. H. hat der ordentlichen Revision der k. k. Finanzprocuratur keine Folge gegeben und den damit angefochtenen Reformatabsatz des obergerichtlichen Urtheiles bestätigt und gleichzeitig zu erkennen befunden, dass die Revisionswerberin die Kosten ihrer Revision selbst zu tragen habe und dies:

in der Erwägung, dass für den Zuspruch der Streitkosten dem Belangten gegenüber nur massgebend sein kann der im § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 69, ausgesprochene Grundsatz, nach welchem der im Streite unterliegende Theil die dem Gegner zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nothwendigen Kosten zu ersetzen habe;

sowie in fernerer Erwägung, dass die k. k. Finanzprokuratur jedenfalls in der Lage gewesen ist, für den vorliegenden Streitfall, welcher ein ganz einfacher und zu dessen Führung besondere Fachkenntnisse nicht erforderlich waren, instructionsmässig einen Vertreter im Gerichtsorte selbst zu bestellen, bezw. bestellen zu lassen, dass daher die Kosten des Erscheinens und der Zureise eines Beamten der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Lemberg zu den nothwendigen Gerichtskosten nicht gehören, und dass sonach die zweite Instanz das Begehren auf Ersatz dieser Kosten gesetzmässig zurückgewiesen habe.

Nr. 141. Rev. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 12. Dezember 1893.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Sond. Ausg. Jahrg. IV. Nr. 11. S. 158. Z. 888.]

§ 12 Invalid. und Alters-Vers. Ges. v. 22. Juni 1889. Dauernde Erwerbsunfähigkeit im Falle eines nur durch Operation zu beseitigenden schweren Leidens tritt mit dem Zeitpunkte ein, in dem der ohne operativen Eingriff unheilbare Zustand der Erwerbsunfähigkeit objektiv vorhanden ist.

Die Klägerin ist seit dem 7. März 1892 thatsächlich völlig erwerbsunfähig, da sie auf dem linken Auge gänzlich erblindet, durch die häufig wiederkehrenden Entzündungen desselben auch das rechte Auge gefährdet ist, sie selbst aber in Folge der damit verbundenen Schmerzen und hochgradigen nervösen Erregung nichts mehr arbeiten kann. Die operative Entfernung des erblindeten Auges, welche ärztlicherseits angerathen worden war, an sich vornehmen zu lassen, hat die Klägerin abgelehnt, und damit ist der Zustand, welcher ihre Erwerbsunfähigkeit verursacht hat, und somit auch die letztere selbst „dauernd" geworden. Denn als vorübergehend „nicht dauernd" lässt sich eine Erwerbsunfähigkeit nur dann ansehen, wenn ihre Ursachen durch solche Mittel beseitigt werden können, deren Anwendung im Rahmen des Heilverfahrens gemäss § 12 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes möglich ist und von dem Versicherten geduldet werden muss, wenn er nicht den Anspruch auf Invalidenrente gemäss Absatz 4 der genannten Gesetzbestimmung verlieren will. Zu derartigen Massnahmen gehören aber Operationen, welche Eingriffe in den Bestand oder die Unversehrtheit des menschlichen Körpers darstellen, nicht (zu vergleichen Revisionsentscheidung 224, Amtliche Nachrichten des R. V. A. J. u. A. V. 1893 Seite 68); es ist deshalb die Weigerung der Klägerin, der ihr angesonnenen Operation sich zu unterziehen, nicht geeignet, ihren Rentenanspruch zu gefährden.

Es fragt sich aber weiter, von welchem Zeitpunkt an in Fällen der vorgedachten Art die Erwerbsunfähigkeit als eine dauernde zu gelten hat, ob insbesondere der Zeitpunkt in Betracht kommt, in dem der ohne operativen Eingriff unheilbare Zustand der Erwerbsunfähigkeit objektiv vorhanden war, oder derjenige, in welchem die Weigerung, die Operation an sich vornehmen zu lassen, von dem Versicherten ausgesprochen worden ist.

Das Reichs-Versicherungsamt hat sich für die erste Alternative entscheiden zu müssen geglaubt. Wollte man den Tag der seitens der Klägerin ausgesprochenen Ablehnung für den Eintritt der dauernden Erwerbsunfähigkeit entscheidend sein lassen, so würde man den Beginn

der Rente oft in das Belieben der Versicherungsanstalt stellen, da der Weigerung des Versicherten erst die von der Versicherungsanstalt an ihn gerichtete Aufforderung, sich der Operation zu unterziehen, vorausgehen muss, und mit diesem lediglich im Belieben des Anstaltsvorstandes stehenden Entschluss, das Heilverfahren zu übernehmen, der Eintritt der Invalidität sich willkürlich verschieben würde. Ebensowenig kann aber auch die Entschliessung des Versicherten, ob er die Operation an sich vornehmen lassen will, auf die Frage des Eintritts der Invalidität von massgebendem Einfluss sein. Denn nicht schon sein Einverständniss mit der Vornahme der Operation hebt die Erwerbsunfähigkeit auf, sondern erst der thatsächliche Erfolg der Operation legt einer vorhandenen Erwerbsunfähigkeit den Charakter einer nur vorübergehenden bei.

Muss hiernach, so lange die Operation noch nicht vorgenommen ist, der objective Befund für den Eintritt der dauernden Erwerbsunfähigkeit als entscheidend angesehen werden, so kann im vorliegenden Falle die Klägerin, da der Zustand der Erwerbsunfähigkeit, welcher nur durch einen operativen Eingriff zu beseitigen wäre, bereits am 7. März 1892 vorhanden war, die Rente schon von diesem Tage ab beanspruchen.

Nr. 142. Entsch. des Österr. Obersten Gerichtshofes. Vom 13. Dezember 1893.

[Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1893. Nr. 20. S. 125.]

Haftpflicht der Bahnanstalt für die beim Verschieben des Postwagens dem daselbst befindlichen Postbediensteten zugestossene Verletzung. Das Schmerzensgeld ist eine Vergütung sowohl für körperliche als auch für moralische Schmerzen. Als moralischer Schmerz kann auch die Sorge für die eigene Zukunft und für die Zukunft der Familie angesehen werden. (§§ 1325, 1316 a. b. G. B.)

Der Postofficial A. wurde auf einer Dienstreise durch eine Ereignung im Bahnverkehre körperlich verletzt und machte gegen die N.-Bahn und die M.-S. C.-Bahn Schadenersatzansprüche innerhalb des durch das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, festgesetzten Rahmens geltend.

Die erste Instanz hat das Verschulden der Geklagten an der vom Kläger bei dem erwähnten Unfalle am 6. Juni 1890 erlittenen Erschütterung des Centralnervensystems festgestellt und sprach dem Kläger im Hinblicke auf das festgestellte schmerzvolle und langwierige Leiden des Klägers einen Betrag von 10.000 fl. als Schmerzensgeld zu. Das O. L. G. Wien hat dem Kläger das Schmerzensgeld abgesprochen.

Der O. G. H. hat das erstrichterliche Urtheil in dem das Schmerzensgeld von 10.000 fl. betreffenden Punkte wieder hergestellt.

Gründe:

Der oberlandesgerichtlichen Motivirung kann umsoweniger beigepflichtet werden, als laut des am 25. Februar 1893 von den Sachverständigen abgegeben Gutachtens zu dieser Zeit die Störung, welche Kläger seit 6. Juni 1890 in seiner Gesundheit erlitten hat, sowie die von diesem Tage datirende Beeinträchtigung seiner Erwerbs- und Berufsfähigkeit noch immer bestanden hat, ohne dass auch nur annäherungsweise hätte bestimmt werden können, ob überhaupt jemals und wann die vollständige Heilung des Klägers zu erwarten sei. Dass diese langwierige, möglicherweise unheilbare Krankheit des Klägers mit körperlichen Schmerzen verbunden sei, folgt aus der Natur des constatirten Leidens, und mangelt es an genügenden Anhaltpunkten, um diese Schmerzen für minder intensiv bezeichnen zu können. Jedenfalls wird die allfällige geringere Intensität der Schmerzen durch deren lange Dauer reichlich aufgewogen. Mit Recht hat die zweite Instanz angenommen, dass das Schmerzensgeld eine Vergütung sei, sowohl für körperliche als auch für moralische Schmerzen. Wenn jedoch die zweite Instanz der Anschauung Ausdruck giebt, es sei dem Kläger ein besonders grosser Kummer nicht verursacht worden, so lässt sich diese Anschauung mit der Actenlage nicht in Einklang bringen. Die begründete Besorgniss, einem nicht zu behebenden Siechthume für immer zu verfallen, die Vernichtung aller berechtigten Hoffnungen auf eine Besserung der eigenen materiellen Existenz, die drückende Sorge für die eigene Zukunft und für die Zukunft der Familie sind Seelenschmerzen, welchen nach der Lage des Falles eine ganz besondere Bedeutung nicht abgesprochen werden kann. Dass Kläger aus dem Staatsdienste nicht entlassen wurde, ist nicht geeignet, die Annahme zu rechtfertigen, dass ihm ein besonderer Kummer nicht verursacht wurde, zumal schon die Befürchtung, dass eine Entlassung aus dem Staatsdienste erfolgen könnte, hinreichenden Anlass zu einem besonderen Kummer zu bieten vermag.

Nr. 143. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

1. Senat. Vom 3. Januar 1894.

[Preuss. Verw. Bl. Jahrg. XVI. Nr. 2. S. 19.]

Eine polizeiliche Anordnung der gänzlichen Beseitigung und Fortschaffung des aus den Strassenbahngeleisen ausgehobenen Rillenschmutzes, ohne dass dieser erst auf das Strassenpflaster gelangt, derart, dass dem rilleschiebenden Arbeiter ein zweiter mit einer Karre beigegeben wird, ist gesetzlich statthaft.

Das Polizeipräsidium zu Magdeburg hatte bereits mittelst Verfügung vom 2. August 1892 der Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft

und der Magdeburger Trambahn-Gesellschaft aufgegeben, den aus den Pferdebahngeleisen ausgeworfenen Schmutz jedes Mal sofort nach der Auswerfung vollständig entfernen zu lassen. Demnächst erliess das Polizeipräsidium unter dem 4. Februar 1893 an die Direktion der Magdeburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft eine Verfügung, in welcher, nachdem angeführt worden, dass neuerdings wiederum gegen die erstere Anordnung Verstösse festgestellt worden, es wörtlich heisst: „Jedem mit der Reinigung der Schienenrillen beauftragten Arbeiter ist ein zweiter Arbeiter mit einer Karre beizugeben, in welche der ausgehobene Schmutz ohne vorherige Lagerung auf dem Strassendamm sofort einzuwerfen ist. Während der Abfuhr und bis zur Rückkehr der Karre muss die Reinigung unterbleiben". Zuwiderhandlungen etc. (folgt eine Strafandrohung).

Die Beschwerde gegen diese Verfügung wies der Regierungspräsident und die weitere Beschwerde der Oberpräsident als unbegründet zurück.

Streitig ist nur — zunächst: ob die Strassenpolizei befugt ist, zu verlangen, dass die gänzliche Beseitigung und Fortschaffung des Schmutzes erfolge, ohne dass dieser erst auf das Strassenpflaster gelange, — und sodann: ob diesem Verlangen in der von der angefochtenen Verfügung vorgeschriebenen Art entsprochen werden müsse?

Für die Bejahung der ersteren Frage haben sich das Polizeipräsidium und die in den Beschwerdeinstanzen ergangenen Bescheide auf den § 117 der Polizeiverordnung vom 1. Okt. 1882 berufen, welcher im Absatz 1 dahin lautet:

> „Jede Verunreinigung der öffentlichen Strassen, Promenaden und Plätze ist untersagt. Als Verunreinigungen gilt auch das Ausgiessen bezw. das Aus- oder Hinwerfen von Flüssigkeiten, Schnee, Eis, Schutt, Papier, Lappen und sonstigen Abgängen jeder Art, gleichviel ob dasselbe absichtlich oder aus Fahrlässigkeit geschieht und ob die betreffende Strasse gepflastert ist oder nicht."

Es kann dahin gestellt bleiben, ob diese Bestimmung den vorliegenden Fall, bei welchem es sich um die Aushebung und vorläufige Lagerung des Rillenschmutzes auf dem Strassendamm handelt, nicht wenigstens dann trifft, wenn diese Lagerung auf den soeben gereinigten Theilen des Strassendammes stattfindet, — oder ob man in den erwähnten, im Auftrage der Klägerin unternommenen Vorkehrungen eine „Reinigung" der Strasse zu erblicken hat, wie Klägerin will. Selbst wenn der Letzteren darin beizutreten wäre, dass die Aushebung des Rillschmutzes sich als „Reinigung" erweist, so gilt dies doch nicht von der damit verbundenen Lagerung. Wenn die angefochtene Verfügung dieser letzteren entgegentritt, so findet sie ihre Stütze — zwar nicht, wie

Klägerin zutreffend bemerkt, in dem § 10 II 17 ALR., wohl aber — in der Bestimmung des § 6 litt b Polizeiges. v. 11. März 1850, wonach die Fürsorge für „Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen“ zu den Aufgaben der Polizei gehört. Eine, wenn auch nur Minuten lang währende Herrichtung von Schmutzhaufen mitten auf der Strasse ist aber geeignet, die Leichtigkeit des Verkehrs zu beinträchtigen; und dass dieser Erfolg nothwendig mit dem Betriebe des Strassenbahnunternehmens verbunden sei, ist weder anzuerkennen, noch auch nur von der Klägerin behauptet worden. Wenn daher das Polizeipräsidium in M. es zu seinen Aufgaben rechnet, dass der gedachten Lagerung des Rillenschmutzes ohne jede Massgabe entgegengetreten werden müsse, so kann hierin nicht ein Vorgehen erblickt werden, welches dergestalt die äussersten, dem polizeilichen Ermessen gezogenen Grenzen überschritte, dass der Verwaltungsrichter daraus Veranlassung zur Aufhebung der polizeilichen Verfügung, als einer auf blosser Willkür beruhenden, zu entnehmen hätte (zu vergl. Entsch. d. OVG. Bd. II S. 393). — Dass aber die angefochtene Verfügung der erforderlichen thatsächlichen Voraussetzungen nicht entbehrt, dass die Angestellten der Klägerin den ausgehobenen Rillenschmutz auf den Strassendamm entleert und ihn nicht — wie es die Verfügung vom 2. August 1892 noch nachliess — „sofort“ nach der Auswerfung fortgeschafft, sondern längere Zeit noch haben liegen lassen, ja überhaupt keine Anstalten getroffen haben, ihn zu entfernen: das ist aus den polizeilichen Vorgängen unbedenklich für festgestellt zu erachten.

Anlangend die zweite oben aufgeworfene Streitfrage, so glaubt Klägerin die Art der ihr angesonnenen Fortschaffung des ausgehobenen Rillenschmutzes um deshalb anfechten zu sollen, weil die Anordnung, es solle dem rilleschiebenden Arbeiter ein zweiter Arbeiter mit einer Karre beigegeben werden, den im Interesse der beiden Arbeiter geltendzumachenden sicherheitspolizeilichen Rücksichten zuwiderlaufe, wogegen die Rücksicht auf die Bequemlichkeit des Verkehrs zurücktreten müsse. Ueber einen Einwand solchen Inhalts kann allerdings der Verwaltungsrichter nicht ohne Weiteres und lediglich etwa mit der Erwägung, dass jener auf die, von ihm nicht zu prüfende Zweckmässigkeitsfrage hinauslaufe, hinweggehen — insbesondere dann nicht, wenn sich ergeben sollte, dass das unzweifelhaft höhere Interesse zu Gunsten des ausschliesslich berücksichtigten niederen — z. B. der Verkehrsbequemlichkeit — bei Erlass der polizeilichen Verfügung ersichtlich ganz ausser Acht gelassen wäre. Allein solche Voraussetzungen für die Prüfung jenes Einwandes liegen hier nicht vor. Die Gefahr, welche für die beiden Arbeiter mit dem in Rede stehenden Geschäfte verbunden ist,

ist in den Verwaltungsinstanzen geprüft, wie insbesondere aus der Begründung des Bescheides des Bekl. hervorgeht; auch beruht es auf einer Unterstellung der Klägerin, wenn diese eine Erhöhung der Gefahr der beiden Arbeiter im Wesentlichen in dem Nebeneinandergehen der letzteren erblicken zu müssen glaubt, während doch weder durch die polizeiliche Verfügung noch durch die Natur der Verrichtungen der Arbeiter ausgeschlossen ist, dass der die Karre führende dem andern vorausgeht oder umgekehrt. — Aehnlich verhält es sich mit dem weiteren Einwand des Klägerin, wonach die angefochtene Verfügung über das Mass des Nothwendigen hinausgehen soll: das wäre allerdings der Fall -- und dürfte dann auch vom Verwaltungsrichter nicht geduldet werden, — wenn das in der Verfügung angeordnete „Beigeben eines zweiten Arbeiters" ersichtlich nicht als das einzige Mittel zur Erreichung des polizeilich erstrebten Zweckes, das Lagern des Schmutzes auch nur vorübergehend zu verhindern, angesehen werden müsste. Allein ein in dieser Beziehung gleich wirksames Mittel ist vorläufig wenigstens nicht ersichtlich: das von dem klägerischen Arbeiter, dem Rillenschieber, gehandhabte, wonach dieser die Karre selbst führt und zeitweilig auf der Strasse stehen lässt, ist mit den bestehenden Vorschriften (§ 85 der Polizeiverordnung vom 1. Okt. 1882) nicht vereinbar; vermag Klägerin ein anderes Mittel nachzuweisen, so bleibt ihr der Gebrauch desselben unbenommen, worauf auch der Bescheid des Bekl. zutreffend hindeutet.

Hiernach hat der Klage nicht stattgegeben werden können.

Nr. 144. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
1. Senat. Vom 24. Januar 1894.

Ges. betr. die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten v. 21. Juli 1852 § 2 — Preuss. A. L. R. Th. I Tit. 6. §§ 46 47. Durch Nichtbefolgung eines amtlichen Auftrages wird der Beamte auch dann ausnahmsweise nicht strafbar, wenn jener ausserhalb seines Geschäftskreises liegende Handlungen betrifft.

Den Vorschriften des Gesetzes v. 21. Juli 1852 unterliegt nach § 2 Nr. 1 daselbst ein Beamter, welcher die Pflichten verletzt, die ihm sein Amt auferlegt. Die Pflicht des Beamten erstreckt sich jedoch nicht auf Handlungen, welche ausserhalb des Kreises der den Inhalt seines Amts ausmachenden Geschäfte liegen, in Beziehung auf welche er sich daher, wenn sie auch an sich und für andere Beamte Dienstgeschäfte darzustellen geeignet sein mögen, in einem Beamtenverhältnisse der Staatsgewalt gegenüber nicht befindet. Ob eine konkrete Handlung zu jenem Kreise von Geschäften gehört, wird durch die rechtlichen Normen über die Behördenorganisation bestimmt. Die Auslegung dieser

Normen, deren Anwendung auf einen zweifelhaften Einzelfall ist zunächst Sache des Beamten und seines Dienstvorgesetzten. Die Entscheidung des letzteren bindet aber den Untergebenen nicht weiter als jede andere dienstliche Weisung, daher **unbedingt** nur denjenigen Beamten, welcher vermöge seines Amts die Befehle seiner Vorgesetzten ohne Einschränkung zu befolgen verpflichtet ist. (§§ 46, 47 Tit. 6 Th. I A. L. R.)

Nr. 145. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts. Vom 24. Januar 1894.

[Amtl. Nachr. d. RVA. Sond. Ausg. Jahrg. IV. Nr. 11. S. 159. Ziff. 389.]

Voraussetzungen der Entziehung einer Invalidenrente gemäss § 33 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes.

Gegenüber einer Versicherungsanstalt, welche einem Invalidenrentenempfänger die Rente deshalb einbehalten hatte, weil sie nachträglich sich auf Grund neuer Thatsachen von der Unrichtigkeit ihrer früheren Ansicht über die Erwerbsunfähigkeit des Klägers überzeugt zu haben glaubte, hat das Reichs-Versicherungsamt in einer Revisionsentscheidung vom 24. Januar 1894 über die Voraussetzungen einer Rentenentziehung Folgendes ausgeführt:

Wenn der Anstaltsvorstand in erster Linie aus dem § 33 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes das Recht herleitet, die dem Kläger rechtskräftig zugebilligte Invalidenrente ihm zu entziehen, so hat das Reichs-Versicherungsamt sich nur der vom Schiedsgericht getheilten Auffassung des Staatskommissars anschliessen können. Gestattet der angeführte Paragraph, dass die Invalidenrente entzogen werden kann, sobald in den Verhältnissen des Empfängers der Rente eine Veränderung eintritt, welche ihn nicht mehr als dauernd erwerbsunfähig erscheinen lässt, so ist damit als besondere Voraussetzung aufgestellt, dass eine „Veränderung“ in den Verhältnissen des Rentenempfängers nachgewiesen sein muss. Keineswegs aber ist durch diese Vorschrift die Beseitigung eines anerkannten Rentenanspruchs auch dann zugelassen worden, wenn nur eine veränderte Beurtheilung der Sach- und Rechtslage bei im Uebrigen unverändertem Sachstande Platz greift, oder wenn nur eine Ergänzung oder Berichtigung derjenigen Kenntniss der an sich unveränderten Verhältnisse, welche bei Vornahme der früheren Feststellung obgewaltet hatte, vorliegt. Wollte man entgegen dem Wortlaut des § 33 a. a. O. die Rentenentziehung auch in den letzteren Fällen gestatten, also von der besonderen thatsächlichen Feststellung des Eintritts einer Aenderung in den Verhältnissen des Rentenempfängers absehen, so würde die erforderliche Stetigkeit der

Rechtsordnung gefährdet werden, indem die Rechtskraft der Feststellungbescheide und der in höherer Instanz getroffenen Entscheidungen ihre Bedeutung einbüssen und dem Rentenbewerber entgegen ihrer Zweckbestimmung nur einen ungenügenden Schutz gewähren würde. Es muss desshalb unbedenklich an der von dem Schiedsgericht vertretenen Auslegung des § 33 a. a. O. festgehalten werden, welche auch für den im Wesentlichen gleichlautenden § 65 Absatz 1 des Unfallversicherungsgesetzes bereits vom Reichs-Versicherungsamt in wiederholten Entscheidungen gebilligt worden ist (zu vergleichen Handbuch der Unfallversicherung Anmerkung 9i zu § 65 des Unfallversicherungsgesetzes).

Geht man aber von dieser strengeren Rechtsauffassung aus, so unterliegt es hier in thatsächlicher Hinsicht keinem Zweifel, dass der § 33 a. a. O. der Versicherungsanstalt kein Recht zur Einstellung der Rentenzahlung gab. Denn, wie einwandsfrei festgestellt worden, fehlt in den Akten jeder Anhalt dafür, dass in den Verhältnissen des Klägers, insbesondere in seinem körperlichen Zustande, seit der Bewilligung der Rente eine wesentliche Wendung zum Besseren eingetreten sei.

Weiterhin wird in dem Revisionsurtheil ausgeführt, dass auch der Fall einer Wiederaufnahme des Verfahrens gemäss § 82 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes nicht gegeben, und auch aus diesem Gesichtspunkte die Einstellung der Rentenzahlung ungerechtfertigt sei.

Nr. 146. Entsch. des Oberlandesgerichtes Stuttgart.
Vom 9. Februar 1894.

[Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 91. S. 859.]

Art. 408 H. G. B. § 90 Verk. Ord. f. d. Eisenbahnen Deutschlands. Haftet die Bahn für Verderben der Waare durch mangelhafte Reinlichkeit der Wagen auch nach bedingungsloser Annahme derselben?

Kläger verlangte Schadenersatz für Verderben von Aepfeln, welches dadurch eintrat, dass der Wagen erst kurz vor der Benutzung mit Chlorkalk desinfiziert worden war. Die beklagte Bahnverwaltung hat u. a. eingewendet, dieser Schadenersatz-Anspruch sei erloschen, weil Kläger unbestrittenermassen die Aepfel angenommen und die Fracht bezahlt habe, trotzdem, dass ihm der Chlorgeruch sofort aufgefallen sei. Dieser Geruch habe eine äusserlich erkennbare Beschädigung der Aepfel dargestellt.

Durch Urtheil vom 9. Februar 1894 hat das Oberlandesgericht in Stuttgart der Klage zugesprochen. In den Gründen wird zunächst hervorgehoben, Kläger habe sich bei dem Geruch beruhigen können, da die Bahn, trotz ihrer besseren Kenntniss, an demselben keinen Anstoss

genommen habe; auf Grund des Sachverständigen-Gutachtens sei der Kläger zu der Annahme berechtigt gewesen, dass der Geruch nicht leicht in den Stoff eindringe. Es heisst dann weiter: „Zudem behauptet die Beklagte ja selbst, das Obst sei bei der Ablieferung durch den Chlorgeruch gar nicht verdorben gewesen. Dann aber könne ein derartiger Geruch nicht schon an sich als eine Beschädigung, die zu sofortiger Reklamation verpflichte, bezeichnet werden. Wenn die Beklagte glaubt, durch geeignete Lagerung des Obstes hätte sich der Geruch wieder nach kurzer Zeit verflüchtigt, so konnte auch der Kläger davon ausgehen, durch Ausladen des Obstes, Transport desselben in die Häuser der Käufer und die weitere Behandlung desselben bis zum Mosten werde sich der Geruch verlieren."

Nr. 147. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts. Vom 15. Februar 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Sond. Ausg. Jahrg. IV. Nr. 9. S. 148. Ziff. 376.]

§ 5 Abs. 6. § 8 Abs. I. Unf. Vers. Ges. § 9 Abs. 3 Inval. und Alters-Vers. Ges. Zusammentreffen einer Unfallrente mit einem auf dem Statut einer Kasseneinrichtung beruhenden Anspruch auf Invalidengeld.

Nach § 19 Absatz 2 des Statuts einer gemäss § 5 ff. des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes als Kasseneinrichtung zugelassenen Knappschafts-Pensionskasse „geht, soweit auf Grund des Statuts Unterstützungen in Fällen gewährt sind, in welchen dem Unterstützten nach Massgabe des Unfallversicherungsgesetzes ein Entschädigungsanspruch zusteht, der letztere bis zum Betrage der geleisteten Unterstützung auf die Kasse über (§ 8 des Unfallversicherungsgesetzes)". Die Kasse legte diese Bestimmung dahin aus, dass sie berechtigt sei, das einem Mitgliede zustehende Invalidengeld in jedem Falle gleichzeitigen Bezuges einer Unfallrente zu kürzen, und zwar um so viel Prozent, als die völlige Erwerbsunfähigkeit des Berechtigten nach den für die Unfallrente massgebenden Feststellungen der Unfall-Berufsgenossenschaft vermindert worden sei.

Dieser Auffassung ist das Reichsversicherungsamt in einer Revisions-Entscheidung vom 15. Februar 1894 mit folgender Begründung entgegengetreten:

Zunächst unterliegt es keinem Zweifel, dass hier im Allgemeinen nicht die Vorschriften des Gesetzes, sondern die Bestimmungen des Kassenstatuts in Betracht kommen. Was insbesondere die Anwendbarkeit des § 19 Absatz 2 des Statuts auf den vorliegenden Fall betrifft, so könnte es sich zunächst fragen, ob man nicht mit dieser Bestimmung

— wie im § 8 des Unfallversicherungsgesetzes — lediglich eine Regelung des Verhältnisses zwischen der beklagten Kasse und den Unfall-Berufsgenossenschaften beabsichtigt habe dergestalt, dass die Kasse zur vollen Zahlung des ihren Mitgliedern geschuldeten Invalidengeldes in jedem Falle verpflichtet wäre und ihre aus dem § 19 Absatz 2 des Statuts etwa herzuleitenden Ansprüche nur der Berufsgenossenschaft gegenüber zur Feststellung zu bringen hätte (zu vergleichen Handbuch der Unfallversicherung Anmerkungen 6 und 7 zu § 8 des Unfallversicherungsgesetzes). Das Reichs-Versicherungsamt hat indessen im Hinblick auf den Zweck der Kassenstatuten im Allgemeinen und auf die Stellung der mehrgedachten Vorschrift in dem Abschnitt „Ruhen der Berechtigung zum Bezuge der Unterstützungen" im Besonderen angenommen, dass mit jener Bestimmung ausschliesslich die Rechte und Pflichten der Kasse gegenüber ihren Mitgliedern klar gestellt werden sollten. Wenn nun aber das Schiedsgericht diese Vorschrift dahin auslegt, dass der Beklagten in Bezug auf das von ihr zu gewährende Invalidengeld die Entschädigungspflicht desjenigen Theils der völligen Erwerbsunfähigkeit eines Versicherten zufällt, welcher nicht bereits von der Knappschafts-Berufsgenossenschaft entschädigt wird, so wird übersehen, dass die Begriffe der „völligen Erwerbsunfähigkeit" im Sinne des § 5 Absatz 6 des Unfallversicherungsgesetzes und der „dauernden Erwerbsunfähigkeit" auf dem Gebiete der Invaliditäts- und Altersversicherung sich keineswegs decken, und dass daher der erstgenannte Begriff überhaupt nicht geeignet ist, einen einheitlichen Massstab für die Bemessung der Entschädigungen bei Unfall und Invalidität abzugeben. Sollte der § 19 Absatz 2 des Statuts Anwendung finden, so hätte, wie Wortlaut und Zweck der in dieser Bestimmung im Wesentlichen wiedergegebenen und auch ausdrücklich erwähnten Vorschrift des § 8 Absatz 1 des Unfallversicherungsgesetzes klar erkennen lassen, eine Kürzung des Invalidengeldes um den vollen Betrag der Unfallrente eintreten müssen. Im Uebrigen wäre jedoch hinsichtlich der Anwendung des gedachten § 19 Absatz 2 vor Allem zu prüfen gewesen, ob die Invalidität allein oder überwiegend auf den zur Gewährung der Unfallrente Anlass gebenden Unfall zurückzuführen war. Denn eine Inanspruchnahme der etwa vorhandenen Unfallrente seitens der Beklagten auch in jedem durch den Unfall nicht herbeigeführten Invaliditätsfalle würde mit dem Wortlaut der Vorschrift nicht vereinbar sein und die Schaffung eines Privilegs der Kasse zum Nachtheil ihrer Mitglieder bedeuten, für welches eine Erklärung nicht zu finden wäre, wie denn für die Rechtsnachfolge des § 8 des Unfallversicherungsgesetzes stets die Identität des Leistungsgrundes verlangt worden ist (zu vergl. Handbuch der Unfallversicherung Anmerkung 3 zu § 8 des Unfallversicherungsgesetzes).

Für die Richtigkeit dieser Auslegung des § 19 Abs. 2 des Statuts spricht auch der § 20 Absatz 4 ebendaselbst, wonach für diejenigen Personen, welche auf Grund der reichsgesetzlichen Bestimmungen über Unfallversicherung eine Rente beziehen, der Anspruch auf Invalidengeld ruht, so lange und so weit die Unfallrente unter Hinzurechnung des für dieselben nach den statutarischen Bestimmungen sich berechnenden Invalidengeldes bei Mitgliedern der Klassen I bis IV 415 Mark übersteigt. Es wäre in der That nicht einzusehen, wozu es noch dieser Bestimmung bedurft hätte, wenn schon durch den vorhergehenden Paragraphen die Gewährung einer Doppelentschädigung an den Versicherten über den Betrag der festgesetzten Unfallrente oder der nach Massgabe des Kassenstatuts berechneten Invalidenrente hinaus überhaupt ausgeschlossen wäre und bei höherer Unfallrente das Invalidengeld nicht nur theilweise ruhen, sondern gänzlich in Wegfall kommen würde.

Hiernach hat das Reichs-Versicherungsamt, da nach unanfechtbarer Feststellung des Schiedsgerichts der Kläger ganz unabhängig von seinem Unfall dauernd erwerbsunfähig im Sinne des § 9 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes geworden ist, die angefochtene Entscheidung wegen unrichtiger Anwendung des § 19 Absatz 2 des Statuts aufgehoben, und, zumal auch der Fall des § 20 Absatz 4 a. a. O. nicht in Betracht kam, eine Kürzung des Invalidengeldes für unstatthaft erklärt.

Nr. 148. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 30. März 1894.

[Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 25. S. 205.]

In Preussen ist der Vorsteher eines Eisenbahnbetriebsamts berechtigt, bei einer Beleidigung eines bei dem Betriebsamte beschäftigten Hülfsarbeiters in Beziehung auf seinen Beruf den Strafantrag zu stellen. R. Strf. Ges. B. § 196. Preuss. Staats-Eisenb. Organis. v. 24. Novbr. 1879.

Die Rüge, dass der gestellte Strafantrag zur Rechtfertigung der Strafverfolgung des Angeklagten nicht genüge, vermag nicht durchzudringen. Zu ihrer Begründung führt die Revision aus, es sei der Strafantrag von dem Betriebsamte gestellt, dieses aber sei nicht die vorgesetzte Behörde des Baurates B. Sollte aber auch, wie die Vorinstanz annehme, der Unterzeichner des Antrages, Regierungsrat G., der dienstliche Vorgesetzte des B. sein, so sei doch der Strafantrag von ihm in dieser seiner Eigenschaft nicht ausgegangen, da in demselben zur Bezeichnung des Antragstellers stets der Plural gebraucht werde.

Diesen Ausführungen ist nicht beizutreten. Nach den Organisations-

bestimmungen für die Verwaltung der Staatseisenbahnen vom 24. November 1879 (Eisenbahnverwaltungsblatt für 1880 S. 85) bestehen die Eisenbahnbetriebsämter aus einem Vorstande, dem Betriebsdirektor und den erforderlichen ständigen Hilfsarbeitern. Sie sind sonach keine kollegialischen Behörden. Nach der den Betriebsämtern gegebenen, die Geschäftsführung für die laufende Verwaltung betreffenden Geschäftsordnung vom 4. Februar 1880 (Eisenbahnverwaltungsblatt S. 103) soll jedes von dem Betriebsamte ausgehende Schriftstück auf einen, mit dem Drucke des Namens des Betriebsamtes und des Direktionsbezirkes versehenen Bogen geschrieben und — mit einigen, hier nicht interessierenden Ausnahmen — von dem Betriebsdirektor als Vorstand des Amtes oder seinem Stellvertreter unterzeichnet sein. Ferner bestimmt die Geschäftsordnung noch, dass der Betriebsdirektor in seiner Eigenschaft als Vorstand der Vorgesetzte sämmtlicher Beamten ist, die bei oder unter dem Betriebsamte beschäftigt werden.

Angesichts dieser Vorschriften hat die Vorinstanz nicht geirrt, wenn sie angenommen, dass der Strafantrag, da er allen Vorschriften der Geschäftsordnung entspricht, von dem Vorstande des Betriebsamtes, bei dem der Baurat B. beschäftigt wurde, unterschrieben, somit von ihm ausgegangen ist, und dass derselbe den Antrag in seiner Eigenschaft als Vorstand, also auch als Vorgesetzter des B. gestellt hat.

Auch ihre weitere Annahme, dass der Antrag die Beleidigung des B. zum Gegenstande gehabt hat, ist mit Rücksicht auf den Wortlaut des Antrages, der, wie auch die Vorinstanz hervorhebt, in dem Artikel eine persönliche Beleidigung des B. findet, nicht zu beanstanden.

Dass der Gebrauch des Plurals in dem Antrage zur Bezeichnung des Antragstellers dieser Annahme hindernd entgegenstehe, behauptet die Revision ohne Grund. Denn abgesehen davon, dass der Antrag auch eine Verhöhnung des Betriebsamtes für vorliegend erachtete, konnte nach der organischen Einrichtung der Behörde der Antragsteller immer nur in der Person des Vorstandes des Betriebsamtes gesucht und gefunden werden.

Nr. 149. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 30. April 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Ges. Ausg. Jahrg. X. Nr. 9. S. 293. Ziff. 1357.]

§ 76 Abs. 2. Inval. u. Alters-Vers. Ges. v. 22. Juni 1889. Die Einrede der Verjährung des Unfallentschädigungsanspruchs, welcher der Berufsgenossenschaft dem Verletzten gegenüber zugestanden haben würde, steht ihr auch gegenüber der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt bei Geltendmachung des Ersatzanspruchs aus § 76 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zu.

Nach dem Wortlaut des § 9 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes wird die Invalidenrente von der Versicherungs-

anstalt geschuldet insoweit, als nicht „nach den Bestimmungen der Reichsgesetze über Unfallversicherung eine Rente zu leisten“ ist, und der Anspruch auf Erstattung der Rente besteht demgemäss, wie der § 76 Absatz 1 und 2 a. a. O. es ausspricht, nur insoweit, als die Erwerbsunfähigkeit „durch einen nach den Unfallversicherungsgesetzen zu entschädigenden Unfall“ verursacht ist, und zwar gegen die (nach diesen Gesetzen) verpflichtete Berufsgenossenschaft. Nach den Unfallversicherungsgesetzen stehen den Berufsgenossenschaften als Entschädigungsberechtigte allein die verletzten Versicherten (und deren rentenberechtigte Hinterbliebene) gegenüber (zu vergleichen § 57 Absatz 1 des Unfallversicherungsgesetzes); nur den Versicherten haben die Genossenschaften Renten zu gewähren. Hieraus folgt, dass dritte Personen, welche auf die Renten Ansprüche nach Massgabe dieser Gesetze gegen die Genossenschaften erheben können — und zu ihnen gehören kraft des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes auch die Versicherungsanstalten, — nur die Rechte der Versicherten für sich geltend machen, und dass daher, wenn dem Versicherten nach den Bestimmungen der Unfallversicherungsgesetze eine Rente nicht oder nicht mehr zu leisten ist, auch der Anspruch Dritter auf diese Rente entfällt. Die Vorschriften des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes müssten ganz anders lauten, wenn durch sie die Versicherungsanstalten zu selbständig gegenüber den Berufsgenossenschaften entschädigungsberechtigten Personen hätten gemacht, die Unfallversicherungsgesetze also durch das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz in diesem Sinne hätten abgeändert werden sollen.

Nr. 150. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 7. Mai 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Ges. Ausg. Jahrg. X. Nr. 9. S. 292. Ziff. 1355]

§ 76 Absatz 2. Inval. u. Alters-Vers. Ges. v. 22. Juni 1889. Zuständigkeit der Unfall-Schiedsgerichte und des Reichs-Versicherungsamts zur Entscheidung von Streitigkeiten über Ersatzansprüche der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalten gegenüber den Berufsgenossenschaften nach § 76 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes.

Ein Arbeiter erhielt von einer landwirthschaftlichen Berufsgenossenschaft für einen Unfall, den er in einem landwirthschaftlichen Betriebe erlitten hatte, eine Unfallrente von 61 Mark 20 Pf. jährlich. Bei der Berechnung der Rente war angenommen worden, dass die Erwerbsfähigkeit des Verletzten in Folge seines Alters schon vor dem Unfall nur 60 Prozent der vollen Erwerbsfähigkeit betrug und durch den Unfall um weitere 30 Prozent vermindert sei.

Die Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt, von welcher für den Verletzten seit dem Tage des Unfalls eine Invalidenrente von 114 Mark 23 Pf. festgesetzt war, richtete nunmehr mit der Begründung, dass die Erwerbsfähigkeit des Verletzten zur Zeit um 66 $^2/_3$ Prozent vermindert, und diese Verminderung auf den Unfall zurückzuführen sei, gemäss § 76 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes den Antrag an die landwirthschaftliche Berufsgenossenschaft, die Unfallrente zum Zwecke der Deckung der Invalidenrente entsprechend zu erhöhen. Diese lehnte den Antrag ab, und das in der Berufungsinstanz angerufene Schiedsgericht in Unfallversicherungssachen erachtete sich zur Entscheidung des Falles nicht für zuständig, weil nach seiner Meinung derartige Streitigkeiten nach § 76 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes vor die ordentlichen Gerichte gehörten. Das Reichs-Versicherungsamt hat diese Ansicht des Schiedsgerichts in der Rekursentscheidung vom 7. Mai 1894 als rechtsirrthümlich bezeichnet und in den Gründen ausgeführt:

Die Zulässigkeit der Entscheidung des Rechtsstreits in dem durch die §§ 62 und 63 des Unfallversicherungsgesetzes vorgeschriebenen Verfahren ist unbedenklich. Die Streitigkeiten über die Höhe der Unfallrenten gehören ebenso, wie die Streitigkeiten über den Anspruch auf Unfallrente an sich, zu den Rechtsangelegenheiten, welche den ordentlichen Gerichten durch das Unfallversicherungsgesetz entzogen und den auf Grund dieses Gesetzes gebildeten Schiedsgerichten und in höherer Instanz dem Reichs-Versicherungsamt überwiesen sind. Die Annahme, dass das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz unter Abänderung des Unfallversicherungsgesetzes die Zuständigkeit anders habe regeln wollen, findet weder in dem Wortlaut des Gesetzes noch in dessen Begründung einen Anhalt.

Nr. 151. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 9. Mai 1894.

[Preuss. Verw. Bl. Jahrg. XIV. Nr. 4. S. 42.]

Die Wegepolizeibehörde ist zu wegepolizeilichen Verfügungen zwar nicht zuständig, wenn es sich um einen Bürgersteig handelt, der auf einem nicht zum öffentlichen Wege gehörigen Terrain angelegt ist. Dies ist jedoch nicht anzunehmen, wenn die Ueberlassung des Terrains vom Eigenthümer (Eisenbahnfiskus), wenngleich unter Vorbehalt des Eigenthumsrechts, als eine auf die Dauer berechnete erscheint.

Es bleibt also nur noch der letzte und — wie zugegeben werden muss — rechtlich nicht unbedenkliche Angriff des Klägers übrig, welcher dahin erhoben worden ist, dass die Beklagte zum Erlass der angefoch-

tenen Verfügung um deswillen nicht zuständig gewesen sei, weil der zu befestigende Bürgersteig theilweise auf Terrain liege, welches nicht zur öffentlichen Strasse, dem „Bürgerwege“ gehöre. Vorweg ist freilich auch hier zu bemerken, dass dieser Angriff, auch wenn er begründet sein sollte, zu einer Aufhebung der polizeilichen Anordnung nur bezüglich desjenigen Theiles des Bürgersteiges führen könnte, auf welchen die Voraussetzung, dass er nicht Theil des öffentlichen Weges sei, zuträfe. Aber bezüglich dieses Theiles, der dann einer genaueren Begrenzung bedürfen würde, muss dem Kläger zugegeben werden, dass die Wegepolizeibehörde zu Anordnungen und insbesondere zu Wegebaupolizeilichen Verfügungen nicht zuständig sein würde, wenn es in der That richtig wäre, dass der Bürgersteig auf einem nicht zum öffentlichen Wege gehörigen Terrain angelegt ist.

Letzteres war indess als richtig nicht anzuerkennen.

Die Behauptung des Klägers stützt sich darauf, dass der Grund und Boden, auf welchem der Bürgersteig entlang der obenerwähnten Stützwand führt, noch jetzt dem Eisenbahnfiskus gehöre; letzterer habe zwar in dem mit der Stadt B. geschlossenen Vertrage vom 4. Oktober 1889 darein gewilligt, dass diese ihm gehörige Grundfläche, welche durch Kanalisirung eines damals zwischen dem „Bürgerwege“ und dem klägerischen Grundstück laufenden offenen Grabens gewonnen werden sollte, zur Verbreiterung des „Bürgerweges“ verwendet werden dürfe; er habe sich aber in dem Vertrage nicht bloss das Eigenthumsrecht, sondern ausdrücklich auch die Berechtigung vorbehalten, die Genehmigung zur Verwendung dieses Terrains zur Strassenverbreiterung zurückzunehmen. Letzteres ist richtig. Die §§ 3 und 4 des Vertrages lauten wörtlich:

§ 3. Für die im § 1 ertheilte Genehmigung, die jederzeit, sobald es das Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderlich macht, mit einem halbjährigen Kündigungstermine und im besonders dringenden, unabweisbaren Falle sofort zurückgezogen werden kann, ist von dem Magistrate der Stadt B. am 1. Oktober jeden Jahres eine Rekognitionsgebühr von 1 Mk. an die Eisenbahnstationskasse in B. einzuzahlen. Seitens der Eisenbahnverwaltung wird indessen die Zusage ertheilt, dass eine Kündigung thunlichst nicht stattfinden, von dem bezüglichen Vorbehalte vielmehr unbedingt nur dann Gebrauch gemacht werden soll, wenn die eigenen Interessen der Eisenbahnverwaltung einen anderen Ausweg nicht gestatten.

§ 4. Sollte von dem Kündigungsrechte Gebrauch gemacht werden müssen, so verzichtet der Magistrat auf jeden Anspruch auf Entschädigung, verpflichtet sich auch, die genannten Anlagen zu beseitigen und den früheren Zustand auf eigene Kosten wieder herzustellen.

Sei aber hiernach — so führt Kläger aus — der Eisenbahnfiskus in der Lage, jederzeit die Zurückgabe des Terrains, auf welchem nun

der Bürgersteig theilweise angelegt sei, von der Stadtgemeinde zu verlangen, so fehle es an einer rechtswirksamen Widmung desselben für den öffentlichen Verkehr. Denn gerade dies sei das Entscheidende für eine solche Widmung, dass der in Folge derselben zu einem öffentlichen Wege verwendete Grund und Boden demselben nicht mehr kraft Privatrechts entzogen werden könne.

Bei dieser Ausführung des Klägers sind die thatsächlichen Verhältnisse des vorliegenden Falles nicht genügend gewürdigt worden. Läge der Fall so, dass nur eine vorübergehende Ueberlassung von Terrain zur Verbreiterung eines öffentlichen Weges in Frage stände, für deren Dauer sich aus den obwaltenden Umständen nichts entnehmen liesse, so würde dem Kläger vielleicht beizutreten sein. Denn die im öffentlichen Recht begründeten Rechte und Pflichten an einem öffentlichen Wege sollen nicht dadurch von vornherein ins Ungewisse gestellt werden, dass sie auf Grund privatrechtlicher Befugnisse zu jeder Zeit und nach Belieben abgewendet werden könnten. Eben deshalb bedarf es der Zustimmung der rechtlich Betheiligten, insbesondere auch des Eigenthümers, wenn dessen Grund und Boden zu einem öffentlichen Wege verwendet werden soll. Aber andererseits darf auch dieses Erforderniss nur in zweckentsprechender Weise verstanden werden. Nicht darauf kann es ankommen, einen Zustand zu schaffen, bei welchem das zu einem öffentlichen Wege verwendete Terrain demselben für alle Zeit unwiderruflich einverleibt und ein Rücktritt des Eigenthümers unter allen Umständen ausgeschlossen wäre; vielmehr muss es genügen, wenn die Ueberlassung des Terrains seitens des Eigenthümers unter Umständen geschah, welche sie als eine auf die Dauer berechnete erkennen lassen, mag sich auch für besondere, in den regelmässigen Verhältnissen nicht begründete Ausnahmefälle der Eigenthümer den Widerruf seiner Genehmigung vorbehalten haben.

So liegt der Fall hier. Der Eigenthümer, welcher hier seine Zustimmung ertheilt hat, vertreten durch eine öffentliche Behörde, hat zunächst ohne jede zeitliche Beschränkung und offenbar in der Absicht, eine dauernde Verbreiterung des „Bürgerweges" zu ermöglichen, darein gewilligt, dass das ihr gehörige Terrain zu diesem Zwecke verwendet werde; die Behörde hat sich freilich eine Zurücknahme dieser Einwilligung vorbehalten, aber doch gleichzeitig erklärt, dass sie von dieser Befugniss nur Gebrauch machen wolle, wenn es „das Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderlich macht", und sie hat die Zusicherung gegeben, „dass eine Kündigung thunlichst nicht stattfinden, von dem bezüglichen Vorbehalt vielmehr unbedingt nur dann Gebrauch gemacht werden soll, wenn die eigenen Interessen der Eisenbahnverwaltung

einen anderen Ausweg nicht gestatten". Eine derartige Zustimmung muss genügen, um das auf Grund derselben zu dem öffentlichen Wege gezogene Terrain als Theil desselben zu betrachten. Uebrigens würde die Eisenbahnverwaltung auch trotz der vertraglichen Abmachung keineswegs in der Lage sein, das ihr gehörige Terrain durch einen selbstständigen Eingriff in den Bestand des öffentlichen Weges dem letzteren zu entziehen. Auf welchem Wege sie ihre Rechte eintretendenfalls zur Geltung zu bringen hätte, ist hier nicht zu entscheiden; aber keinesfalls könnte dies mit völliger Uebergehung der Wegepolizeibehörde geschehen; letztere wäre immer noch in der Lage, zunächst das im öffentlichen Verkehrsinteresse Nothwendige zu veranlassen und einen Ausweg zu schaffen, mit welchem dieses von ihr wahrzunehmende Interesse ohne Schädigung der dem Eisenbahnfiskus zustehenden Rechte geschützt würde.

Ist hiernach mit dem Bezirksausschuss anzunehmen, dass eine rechtlich wirksame Widmung des in Rede stehenden Terrains zu öffentlichen Wegezwecken stattgefunden habe und dass das auf Grund derselben zur Verbreiterung des „Bürgerweges" verwendete Terrain, so lange dieser Zustand rechtlich und thatsächlich nicht verändert wird, als Theil des öffentlichen Weges anzusehen ist, so lässt sich die Zuständigkeit der Beklagten zum Erlass der angefochtenen Verfügung nicht in Zweifel ziehen. Damit behebt sich der letzte Einwand, den Kläger gegen diese Verfügung erhoben hat.

Nr. 152. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 22. Mai 1894.

[Amtl. Nachr. d. RVA. Ges. Ausg. Jahrg. X. Nr. 11. S. 334. Ziff. 1369.]

Eine die Willensfreiheit der Partei beeinträchtigende Krankheit kann als Grund zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Folgen der Versäumung einer Prozessfrist in Frage kommen.

Ein Arbeiter hatte bei Einreichung seiner Berufungsschrift die Rechtsmittelfrist um einen Tag überschritten. Im Laufe des Streitverfahrens kam bei dem Kläger ein schweres Gehirnleiden zur Entwickelung, welches demnächst auch die Bestellung eines Pflegers für ihn nothwendig machte. Dieser bat unter Berufung auf ärztliches Gutachten zum Beweise dafür, dass der Kläger schon seit längerer Zeit an einer die Willensfreiheit beeinträchtigenden Krankheit gelitten habe, um Gewährung der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Folgen der Versäumung der Berufungsfrist. Diesem Antrage hat das

Rekursgericht in der Entscheidung vom 22. Mai 1894 stattgegeben, indem ausgeführt wurde:

Ist es schon zweifelhaft, ob der Ablehnungsbescheid vom 13. Mai 1892 überhaupt noch dem Kläger selbst mit rechtlicher Wirksamkeit zugestellt werden konnte, da dieser damals schon an einem schweren Gehirnleiden litt und dadurch seine Willens- und Handlungsfähigkeit bereits theilweise verloren hatte, so ist doch jedenfalls nach dem Gutachten des vernommenen Arztes anzunehmen, dass die geistige Erkrankung in fortschreitender Entwickelung das Verständniss des Klägers für Raum- und Zeitbegriffe bereits zur Zeit der Zustellung des Ablehnungsbescheides beeinträchtigt oder sogar völlig aufgehoben hatte. Die Versäumung der Berufungsfrist ist hiernach auf einen unverschuldeten objektiven, ausserhalb des eigenen Willens liegenden Hinderungsgrund zurückzuführen, welcher nach der Rechtsprechung des Reichs-Versicherungsamts die Gewährung der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand rechtfertigt (zu vergleichen Rekursentscheidungen 546 und 1235, Amtliche Nachrichten des R. V. A. 1888 Seite 280 und 1893 Seite 180).

Nr. 153. Rek. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 4. Juni 1894.

[Amtl. Nachr. des R. V. A. Ges. Ausg. Jahrg. X. Nr. 9. S. 292. Ziff. 1356.]

§ 76 Abs. 2. Inval.- u. Alters-Vers. Ges. v. 22. Juni 1889. Die Rechtskraft des dem Verletzten von der Berufs-Genossenschaft ertheilten Bescheides über seinen Entschädigungsanspruch ist auch der Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt gegenüber wirksam.

Der Bescheid der beklagten Berufsgenossenschaft vom 6. Oktober 1892 ist seitens des Verletzten nicht angefochten worden; er hat sonach die Rechtskraft erlangt. Diese Rechtskraft ist aber nicht nur dem Verletzten selbst, sondern, wie der Genossenschaftsvorstand mit Recht geltend macht, auch der Versicherungsanstalt gegenüber wirksam. Denn die Versicherungsanstalt macht im Falle des § 76 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes zwar selbständig ein ihr durch durch das Gesetz verliehenes Recht geltend und kann somit die Bescheidsertheilung selbständig fordern, auch gegebenenfalls die Einleitung des Verfahrens nach § 65 des Unfallversicherungsgesetzes (§ 70 des landwirthschaftlichen Unfallversicherungsgesetzes) betreiben (zu vergleichen Revisionsentscheidung 312, Amtliche Nachrichten des R. V. A. J. u. A. V. 1893 Seite 166); ihr Anspruch ist aber nur ein von dem Rechte des Verletzten abgeleiteter, so dass Einwendungen, wie Zahlung, Verjährung, rechtskräftige Abweisung, welche dem Verletzten

selbst entgegenstehen, auch ihr wirksam entgegengesetzt werden können (zu vergleichen Rekursentscheidung 1067, Amtliche Nachrichten des R. V. A. 1891 Seite 356; ebenso Rekursentscheidung 367 des Königlich bayerischen Landes-Versicherungsamts vom 8. März 1893 in dessen Mittheilungen Heft 9 vom 30. September 1893 Seite 124). Nach der Auffassung des Reichs-Versicherungsamts enthält der § 76 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes Absatz 2 und 3 nur eine besondere Ausgestaltung des im § 57 des Krankenversicherungsgesetzes, § 8 des Unfallversicherungsgesetzes und § 35 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes ausgesprochenen Gedankens in dem Sinne, dass die Versicherungsanstalt in Höhe der ihrerseits einem Versicherten auf Grund rechtlicher Pflicht gewährten Rente kraft eines gesetzlichen Rechtsüberganges in den Entschädigungsanspruch des Versicherten gegen die Berufsgenossenschaft eintritt (zu vergleichen Rekursentscheidungen 499 und 878, Amtliche Nachrichten des R. V. A. 1888 Seite 196, 1890 Seite 505 und Handbuch der Unfallversicherung, Anmerkung 1, 5 und 6 zu § 8 des Unfallversicherungsgesetzes). Diese Auffassung, welche auf einem Plenarbeschluss des Reichs-Versicherungsamts vom 7. Februar 1894 beruht, kann auch durch die Ausführungen der klagenden Versicherungsanstalt nicht erschüttert werden; der Anspruch der Versicherungsanstalt und ihre Berufung gegen den Bescheid der Berufsgenossenschaft ist somit unbegründet, und es musste die Zurückweisung des Rekurses erfolgen.

Nr. 154. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.
3. Straf-Senat. Vom 11. Juni 1894.

[Entsch. d. Reichsges. in Strafs. Bd. 25. S. 412.]

R. Strf. Ges. Buch § 263. Der Thatbestand des Betruges kann darin erkannt werden, dass ein im Besitze eines giltigen Fahrscheines befindlicher Fahrgast einer Eisenbahn es im Einverständnisse mit dem kontrolierenden Schaffner unterlässt, den Fahrschein ordnungsgemäss zu entwerten, um den Schein noch einmal für eine andere Eisenbahnfahrt benutzen zu können.

Die Revision des wegen Betruges verurteilten Angeklagten wurde verworfen.

Aus den Gründen:

Materiellrechtlich steht den Beschwerdeführern zu 1—16 gegenüber die Anwendung des § 263 St. G. B.'s in Frage. Dass ein Fahrgast, welcher unter Anwendung trügerischer Manipulationen, sei es mit, sei es ohne Kollusion mit Eisenbahnbediensteten, sich den unentgeltlichen Transport von Personen oder Gütern mittels der Eisenbahn erschleicht, hierdurch eine, die Merkmale strafbaren Betruges an sich tragende

15*

Handlung verübt, entspricht vom Reichsgerichte wiederholt anerkannten Rechtsgrundsätzen.

Vergl. Entsch. des Reichs-Gerichts in Strafsachen Bd. 4 S. 295, Bd. 17 S. 217, Bd. 24 S. 318.

Vorliegenden Falles haben die Beschwerdeführer, von wenigen Ausnahmen abgesehen. allerdings sich insofern von den gewöhnlichen, ohne allen Besitz eines Fahrscheines freie Eisenbahnfahrt erschwindelnden Passagieren unterschieden, als sie sich den Besitz von sogen. Rückfahrtskarten mit 45- oder 60tägiger Gültigkeitsdauer zu verschaffen gewusst hatten und sie diese Karten bei sich führten. Der Zweck der letzteren war aber lediglich, für alle Eventualitäten unvorhergesehener Revisionen den Kontrolbeamten gegenüber gedeckt und vor den Folgen des ohne Besitz von Fahrscheinen Betroffenwerdens geschützt zu sein. Im übrigen bestand zwischen ihnen und den mit ihnen kolludierenden Eisenbahnschaffnern Einverständnis darüber, dass die fraglichen Rückfahrtskarten für die fragliche Fahrt mittels Durchlochung nicht entwertet wurden, diese, bekanntermassen nicht für eine bestimmte, sondern für jede Fahrt innerhalb der normirten Frist gültigen Karten also ihren vollen Verkehrswert behielten. Vergegenwärtigt man sich die rechtliche Bedeutung des durch den Erwerb eines Fahrscheines zwischen Eisenbahn und Passagier abgeschlossenen Frachtvertrages, sowie die reglementsmässige Bedeutung der normalen Entwertung des Fahrscheines, so ist zunächst ohne weiteres klar, dass die Eisenbahn durch das Manöver der Beschwerdeführer genau in der gleichen Weise geschädigt wurde, die Beschwerdeführer genau den gleichen Gewinn realisierten, als wenn sie die in Rede stehenden Fahrten ohne jeden Fahrschein gemacht hätten. In dem einen, wie in dem anderen Falle hatten die Beschwerdeführer ohne Entgelt einen Transport für sich erzielt und die Eisenbahn um die Transportkosten geschädigt. Ob die Beschwerdeführer von ihnen ordnungsgemäss erworbene oder ordnungswidrig irgendwie verschaffte Rückfahrtskarten als eine Art Sicherheitspass in ihren Taschen bei sich führten, oder ob sie gleichartige Fahrkarten etwa zu Hause oder im Gewahrsam eines Dritten zurückgelassen, war schlechthin gleichgültig. Da die Fahrkarten nicht entwertet wurden, blieb auch der gegen die Eisenbahn erworbene Transportanspruch bestehen, und der Transport, worauf es allein entscheidend ankommt, war unentgeltlich geleistet. Deshalb wurde das Vermögen der Eisenbahn auch nicht, wie unterstellt wird, erst in dem Momente geschädigt, da die unentwertet gebliebenen Fahrkarten für eine spätere Fahrt benutzt wurden, sondern schon in dem Augenblicke, da die erste Fahrt ohne Entwertung der Fahrkarten, also ohne Liberierung der

Eisenbahn von der Transportverpflichtung, d. h. ohne jedes Aquivalent bewirkt wurde.

Dem angefochtenen Urteile war aber ferner auch darin beizupflichten, dass das im Komplott mit den Eisenbahnschaffnern ausgeführte Manöver der Beschwerdeführer das gesetzliche Merkmal der Vorspiegelung falscher bezw. Unterdrückung wahrer Thatsachen im Sinne des § 263 St. G. B.'s erfüllt. Es ist weder praktisch nach Massgabe der den Eisenbahnverkehr regelnden Betriebsreglements, noch strafrechtlich ein Unterschied findbar, ob der eine, gar keine Fahrkarte besitzende Fahrgast sich so geberdet, als besässe er eine Fahrkarte, oder der andere im Besitze einer für beliebige andere Fahrten gültigen Karte befindliche Passagier im Einverständnisse mit dem Schaffner den Schein nach Aussen erweckt, als hätte er durch vorschriftsmässige Entwertung seines für diese Fahrt verbrauchten Scheines die Fahrt reglementsmässig bezahlt. Die Revision rügt, die Person des Getäuschten liesse sich solchenfalls nicht feststellen. Indessen das Urteil erklärt in dieser Beziehung vollkommen bestimmt, dass die Beschwerdeführer gemeinsam mit den Schaffnern die Zugführer darüber in Irrtum versetzt haben, dass die Entrichtung des Fahrgeldes gehörig erfolgt, bezw. vorschriftsmässig kontrolliert sei. Nur in einer eventuellen, für den Rechtsbestand des Urteiles unwesentlichen Erwägung wird von der Vorinstanz ausgeführt, dass, selbst wenn einzelne Zugführer mit im Einverständnisse gewesen sein sollten, immer noch die Täuschung der sonstigen, den Schaffnern und Zugführern übergeordneten Kontrollbeamten den Beschwerdeführern zur Last falle. Eventuell würde auch diese Erwägung rechtlich nicht zu beanstanden sein. Zweifellos haben die Beschwerdeführer gerade durch ihre Kollusion mit Schaffnern bezw. Zugführern nach aussen hin den trügerischen Anschein positiv falsch hervorgerufen, als seien auch ihnen gegenüber von den für die Kontrolle der Fahrkarten zunächst verantwortlichen Beamten pflichtgemäss alle vorgeschriebenen Massnahmen beobachtet worden. Sie spiegelten die Thätigkeit pflichtgemäss kontrollierender Schaffner und Zugführer vor. Daneben noch im einzelnen die Personen der etwaigen Stations- oder Revisionsbeamten festzustellen, welche thatsächlich über das ungetreue Verhalten der Schaffner und Zugführer getäuscht worden sind oder nach Annahme und Absicht der Beschwerdeführer getäuscht werden sollten, erscheint entbehrlich. Selbst wenn man unterstellt, thatsächlich seien die Zugführer, nicht die Stationsbeamten getäuscht worden, die Beschwerdeführer aber hätten geglaubt, die Zugführer befänden sich im Komplott und würden nicht getäuscht, würde dadurch das Merkmal vorsätzlich betrügerischer Irrtumserregung, gegen Organe der Eisen-

bahnverwaltung ausgeführt, nicht beseitigt werden. Der Thatbestand einer unter Anwendung frauduloser Mittel erschlichenen Hinterziehung des schuldigen Fahrgeldes bleibt unter allen Umständen soweit bestehen, dass die Anwendung des § 263 St. G. B.'s gerechtfertigt ist.

Nr. 155. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 20. Juni 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Sond. Ausg. Jahrg. IV. Nr. 10. S. 151. Ziff. 879.]

Inval. u. Alters-Vers. Ges. v. 22. Juni 1889. Einfluss der auf Antrag erfolgten Befreiung von der Versicherungspflicht auf den Rentenanspruch.

Ein Eisenbahnarbeiter, für welchen bisher Beiträge geleistet waren, war mit Rücksicht auf die ihm als ehemaligem Beamten zustehende Staatspension auf Grund des § 4 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit worden. Kurze Zeit darauf wurde er invalide und beantragte, da die Wartezeit durch die bis zur Befreiung geleisteten Beiträge erfüllt war, die Gewährung der Invalidenrente. Die in Frage kommende Kasseneinrichtung bewilligte die Rente, soweit sie nicht in Folge Bezuges der dem Rentenbewerber zustehenden staatlichen Pension zu ruhen hatte. Die hiergegen von dem Staatskommissar eingelegte Berufung, die jegliche Rente versagt wissen wollte, wurde vom Schiedsgericht zurückgewiesen, und auch das Reichs-Versicherungsamt hat durch Revisionsurtheil vom 20. Juni 1894 die Rentenbewilligung aus folgenden Gründen aufrecht erhalten:

Zunächst konnte die in den Schriftsätzen der Parteien und in den Gründen des angefochtenen Urtheils erörterte Frage, ob Personen, welche gemäss § 4 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit sind, das Recht haben, sich später freiwillig zu versichern, unentschieden bleiben, weil der Kläger von der freiwilligen Versicherung keinen Gebrauch gemacht, seinen Anspruch vielmehr nur auf die bis zu seiner Befreiung entrichteten Pflichtbeiträge gestützt hat.

Die Beurtheilung der Sache hängt mithin lediglich davon ab, ob der Kläger in Folge der auf seinen Antrag ausgesprochenen Befreiung von der Versicherungspflicht — der § 5 Absatz 3 der für die beklagte Kasseneinrichtung geltenden Satzungen deckt sich mit § 4 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes — der bis dahin erworbenen Anwartschaft auf Rente verlustig gegangen ist. Diese Frage muss verneint werden. Die Befreiung von der Versicherungspflicht hat den Zweck, dem Versicherten die fernere Beitragsleistung für den Fall

zu ersparen, dass die von ihm sonst zu leistenden Beiträge in keinem richtigen Verhältniss stehen würden zu den Ansprüchen, die er durch diese erwerben könnte. Ihre Wirkung äussert die Befreiung nur für die Zukunft, nicht auch für die Vergangenheit: wäre Letzteres der Fall, so hätte der Gesetzgeber die Erstattung der bis zur Befreiung geleisteten Beiträge anordnen müssen. So wenig aber eine solche Erstattung eintritt, sowenig verliert der Befreite die Anwartschaft, die er auf Grund der bis dahin geleisteten Beiträge bereits erworben hat. Zwar würde im vorliegenden Falle der Kläger seines Invalidenrentenanspruchs verlustig gegangen sein, wenn seine Erwerbsunfähigkeit einige Zeit später eingetreten und in Folge dessen die Wartezeit des § 156 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes (§ 18 der Satzungen) nicht erfüllt gewesen wäre. Da er aber in so kurzer Zeit nach der Befreiung von der Versicherungspflicht erwerbsunfähig geworden ist, dass auch damals noch den Vorschriften bezüglich der Wartezeit genügt war, so ist sein Rentenanspruch durch die Befreiung nicht berührt worden. Ein Erlöschen der Anwartschaft gemäss § 32 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes (§ 11 der Satzungen) kommt gleichfalls nicht in Frage, weil die dafür festgesetzte Frist bei dem Kläger noch nicht abgelaufen war.

Ferner aber kann die Abweisung des von dem Kläger erhobenen Rentenanspruchs auch nicht etwa deshalb erfolgen, weil derselbe zur Zeit des Rentenantrags nicht mehr Versicherter war. Das Reichs-Versicherungsamt hat bereits in der Revisionsentscheidung 173 (Amtliche Nachrichten des R. V. A. I. u. A. V. 1892 Seite 125) anerkannt, dass eine Person, welche gemäss § 4 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes wegen Eintritts dauernder Erwerbsunfähigkeit aus dem Versicherungsverhältniss ausgeschieden ist, dessen ungeachtet berechtigt sein soll, zu einem späteren Zeitpunkt, nach vollendetem siebenzigsten Lebensjahre, den Anspruch auf Altersrente geltend zu machen, sofern die Wartezeit vor Eintritt der Erwerbsunfähigkeit erfüllt war. Dieser Grundsatz muss in gleichem Masse für denjenigen gelten, welcher der Versicherungsfähigkeit an sich nicht ermangelt, sondern nur auf Grund des § 4 Absatz 3 a. a. O. von der Versicherungspflicht befreit ist. Der Kläger war mithin ungeachtet der früheren Befreiung berechtigt, die aus seinen damaligen Anwartschaften herzuleitenden Rechte nunmehr geltend zu machen, und es ist ihm mit Recht die Invalidenrente, deren Voraussetzungen im Uebrigen nicht streitig sind, zugesprochen worden

---

Nr. 156. Revis. Entsch. des Reichsversicherungsamts. Vom 27. Juni 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Sond. Ausg. Jahrg. IV. Nr. 12. S. 173. Ziff. 397.]

Zum Begriff „geschlechtliche Ausschweifungen“ im Sinne des § 17 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes.

In einer Invalidenrentensache hatte das Schiedsgericht eine von einem Geschlechtsleiden herrührende mehrmonatige Krankheit deshalb als Beitragszeit angerechnet, weil nach der glaubhaften Angabe des Klägers die Erkrankung nur auf eine einmalige geschlechtliche Berührung, nicht aber auf eine Reihe von Ausschweifungen, einen lasterhaften Lebenswandel, zurückzuführen sei. Das Reichsversicherungsamt ist dieser Auffassung in einer Revisionsentscheidung vom 27. Juni 1894 mit folgender Begründung entgegengetreten:

Das Schiedsgericht hat die Bedeutung des § 17 Absatz 3 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes verkannt, wenn es eine Krankheit unter der Annahme, dass dieselbe auf einen einmaligen geschlechtlichen Verkehr mit einer Frauensperson zurückzuführen sei, als „geschlechtliche Ausschweifung“ im Sinne der gedachten Gesetzesvorschrift nicht angesehen wissen will.

Die Bestimmung des § 17 Absatz 3 a. a. O. ist, wie die Begründung zu § 13 des Entwurfs des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes erkennen lässt, im Wesentlichen den §§ 6 Absatz 3 und 26 Absatz 4 Ziffer 2 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 nachgebildet. Nach dem Entwurf dieses letzteren Gesetzes sollte die Entziehung des Krankengeldes bei „lüderlichem Lebenswandel“ eintreten. Die Reichstagskommission ersetzte diese Worte, weil sie nicht klar genug seien und zu Zweifeln Anlass gäben, durch die Worte „geschlechtliche Ausschweifungen“. Im Uebrigen wurde bei der Kommissionsberathung die Nothwendigkeit der Bestimmung betont und damit begründet, dass man nicht den soliden Arbeiter zu Gunsten des lüderlichen belasten könne und dürfe. Es sei die Gefahr nicht ausgeschlossen, dass bei allgemeiner Zulassung derartig Erkrankter die Leistungsfähigkeit einzelner Kassen in grösseren Orten ernstlich in Frage gestellt werden könne. Bei den Verhandlungen im Reichstage selbst wurde besonders noch darauf hingewiesen, dass bei Handhabung der Befugniss zur Reduktion der Unterstützung die Krankenkassen unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände das Richtige zu finden wissen würden, und man nahm an, dass sich in solcher Weise den Bedenken begegnen lasse, welche an Unterstützungen, die dem moralischen Bewusstsein zuwider seien, sich knüpfen könnten (Stenographische Berichte über die Ver-

handlungen des Reichstages 5. Legislaturperiode II. Session 1882/83 3. Band Seite 2060 bis 2065).

Bei Berathung der Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 10. April 1892 hat die in Rede stehende Vorschrift erneut Anlass zu einer längeren Debatte darüber, ob sie nicht zu beseitigen sei, gegeben. Hierbei bemerkte der Kommissar des Bundesraths allerdings, dass nach seinem Dafürhalten unter einer geschlechtlichen Ausschweifung nicht etwa schon verstanden werden könne, wenn Jemand geschlechtlich krank geworden sei. Eine geschlechtliche Krankheit könne sehr wohl hervorgerufen worden sein durch ein Verhalten, welches als geschlechtliche Ausschweifung nicht angesehen werden dürfe; als geschlechtliche Ausschweifung sehe er von seinem Standpunkt aus nur ein Verhalten an, welches ein ausschweifendes Leben darstelle. Nur für diese Fälle werde nach seinem Dafürhalten von der Befugniss zur Entziehung des Krankengeldes Gebrauch gemacht werden können. Dagegen wurde aber von anderen Seiten — insbesondere den Abgeordneten Gutfleisch und Freiherrn von Stumm-Halberg eingewendet, dass es sich bei der Vorschrift um eine specielle Anwendung des allgemeinen Grundsatzes, die Versicherungsansprüche bei grober Verschuldung auszuschliessen oder einzuschränken, handle, dass der Geschlechtskranke des Krankengeldes deshalb verlustig gehen solle, weil er sich durch grobes Verschulden seine Krankheit zugezogen habe, und es nicht gerechtfertigt wäre, wenn seine Kameraden aus ihren Mitteln für dieses Verschulden eine Entschädigung zahlen sollten, sowie dass die Auffassung des Bundesraths-Kommissars nicht überall in der Praxis angenommen, sondern vielfach die gegentheilige Ansicht, wonach jede Art geschlechtlicher Verirrung unter die Gesetzesstelle falle, herrschend sei (Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 8. Legislaturperiode I. Session 1890/92 7. Band Seite 4759, 4761, 4763).

Dieser letzteren Auffassung, welcher bei den weiteren Verhandlungen nicht mehr widersprochen wurde, glaubt das Reichsversicherungsamt sich anschliessen zu sollen.

Nr. 157. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 30. Juni 1894.

§ 3 Nr. I. Zolltarifges. i. d. Fassung v. 22./24. Mai 1885. In strafrechtlicher Hinsicht genügt es, dass die Voraussetzungen der Zollfreiheit z. Z. der Einfuhr thatsächlich vorgelegen haben, auch wenn der Nachweis ihres Vorhandenseins zu dieser Zeit noch nicht geführt war.

Der Ansicht des Provinzialsteuerdirektors, dass Gegenstände, hinsichtlich deren die besonderen Voraussetzungen einer ausnahmsweisen

Zollfreiheit zur Zeit der Einfuhr thatsächlich vorliegen, dennoch zollpflichtig seien, wenn nicht der Nachweis des Vorhandenseins dieser Voraussetzungen alsbald bei der Einfuhr beschafft wird, kann nicht beigetreten werden. Sind im Gesetze die thatsächlichen Umstände bezeichnet, durch deren Vorhandensein, nicht durch deren Nachweisung eine Zollfreiheit bedingt sein soll, so ist letztere dem entsprechend ohne Weiteres die rechtliche Folge des Vorhandenseins der bezeichneten Umstände. Um eine solche Folge auszuschliessen oder sie von weiteren, insbesondere etwa die Erbringung eines alsbaldigen Nachweises betreffenden Erfordernissen abhängig zu machen, hätte es einer hierauf gerichteten ausdrücklichen Vorschrift bedurft, wie sie aber weder im Zollvereinsgesetze noch im Zolltarifsgesetze zu finden ist. Mag es immerhin für die zollamtsseitig in Anwendung zu bringenden Verwaltungsmassregeln von erheblicher Bedeutung sein, ob die zur Klarstellung einer durch besondere Umstände bedingten Zollfreiheit erforderlichen Nachweisungen bei der Einfuhr beigebracht werden oder nicht, so ist es doch andererseits in letzterem Falle auf strafrechtlichem Gebiete keineswegs ohne Bedeutung, wenn nachträglich im Strafverfahren der Nachweis erbracht ist, dass die Voraussetzungen der Zollfreiheit zur Zeit der Einfuhr thatsächlich vorgelegen haben. Dadurch ist indessen nicht ausgeschlossen, dass im einzelnen Falle die unter Anklage gestellten Handlungen als Uebertretungen von Vorschriften des Zollgesetzes gemäss § 152 V. Z. O. mit einer Ordnungsstrafe zu belegen sind.

Nr. 158. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 10. Juli 1894.

§§ 263. 274. R. Strf. Ges. Buch. Ausstellung eines Eisenbahnfrachtbriefs. Urkundenfälschung und Betrug in idealer Konkurrenz.

Der Angeklagte, welcher von F. beauftragt war, auf Grund eines von diesem unterschriebenen Frachtbriefes der Eisenbahnverwaltung Güter zur Beförderung zu übergeben, hat bei Uebergabe der Güter nicht den von F. unterschriebenen Frachtbrief eingereicht, diesen vielmehr an sich behalten und die Güter mit einem von ihm auf seinen Namen ausgefertigten Frachtbriefe, in welchem gegen den Willen des F. eine Nachnahme von 20 Mark bedungen war, an die bestimmte Adresse abgehen lassen. Die Strafkammer hat den Thatbestand einer Urkundenunterdrückung in idealer Konkurrenz mit Betrug als gegeben angenommen. Das Urtheil ist auf die Revision des Angeklagten aufgehoben. Wie im Urtheil ausdrücklich für erwiesen erachtet ist, war es dem An-

geklagten überall nur darum zu thun, durch Nachnahme 20 Mark zu erlangen. Dem F. die Benutzung des von ihm unterschriebenen Frachtbriefes zu entziehen und dadurch demselben Nachtheile zuzufügen, hat nicht im Willen des Angeklagten gelegen und vernünftiger Weise nicht in seinem Willen liegen können. Unhaltbar ist auch die Feststellung eines Betruges so wie sie in dem angefochtenen Urtheile getroffen ist. Es ist angenommen, die Bahnverwaltung sei zur Einziehung des dem Angeklagten nicht gebührenden Nachnahmebetrages dadurch veranlasst worden, dass der Angeklagte durch Vorlage des mit seiner Namensunterschrift versehenen Frachtbriefes den irrigen Glauben erweckt habe, dass er zum Abschlusse des Frachtgeschäfts in der von ihm beliebten Weise ermächtigt sei. Dieser Auffassung steht entgegen, dass die Eisenbahnverwaltung nach der Verkehrsordnung nicht zu prüfen hat, ob der Angeklagte zur Disposition über die zum Transport überbrachten Güter befugt war. Deshalb ist nicht abzusehen, inwiefern es der Angeklagte erst durch eine Täuschung der Eisenbahnverwaltung dahin gebracht haben soll, dass die auf dem Frachtbriefe vermerkte Nachnahme für ihn eingezogen werde. Im Uebrigen hat der Einwand des Angeklagten, er habe sich für berechtigt gehalten, die 20 Mark Spesennachnahme in den Frachtbrief hinein zu schreiben, keine sachgemässe Erörterung gefunden.

Nr. 159. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 10. Juli 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 56/57. S. 500. Ziff. 14.]

Eisenbahnschaffner und Hülfsschaffner sind schon mit Rücksicht auf ihre Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte Beamte im Sinne des § 359 R. Strf. Ges. B.

Die Anwendung des § 359 Str. G. B. setzt nicht ein dauerndes Verhältniss im Staatsdienst voraus, sondern erfordert nur eine Anstellung im weiteren Sinne, nämlich eine von der zuständigen Amtsstelle ausgegangene Berufung zur Mitwirkung für öffentliche Zwecke als öffentliches Organ und unter öffentlicher Autorität, und daher sind auch solche Personen, welche nach einer im Dienstvertrage enthaltenen Klausel die Beamteneigenschaft nicht erworben haben, doch als Beamte im Sinne des § 359 Str. G. B. anzusehen, wenn ihnen derartige Dienstverrichtungen von der zuständigen Stelle übertragen waren. Allerdings trifft letzteres nur bei solchen Dienstverrichtungen zu, welche nicht anders als bei Wahrnehmung durch einen Beamten rechtliche Wirksamkeit erlangen. Diese Grundsätze sind in dem von dem verurtheilten Angeklagten angefochtenen Urtheile befolgt. Die Strafkammer ist in der

Erwägung, dass die Dienste eines Schaffners, „weil sie zum grossen Theile in der Ausübung der Bahnpolizei und in der Wahrnehmung des fiskalischen Interesses bestehen, den Charakter öffentlicher Amtsthätigkeit an sich tragen", zu dem Ergebniss gelangt, der Angeklagte sei in Ansehung seiner Dienstverrichtungen als (Eisenbahn-) Schaffner Beamter gewesen, und dies Ergebniss ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Annahme der Strafkammer, dass auch ein Hülfsschaffner im Staatsdienst zu den Beamten im Sinne des § 359 Str. G. B. zu zählen ist, erweist sich schon mit Rücksicht auf die ihm zustehende Eigenschaft eines Bahnpolizeibeamten als zutreffend. Es kommt daher nicht darauf an, dass der Angeklagte im Verhältnisse zum Staat nicht alle den Staatsbeamten zustehenden Rechte besessen hat.

Nr. 160. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 11. Juli 1894.

[Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 33. S. 303.]

§§ 8. 11. Preuss. Enteign. Ges. vom 11. Juni 1874. Die rechtliche Belastung eines Grundstücks mit Nutzungsrechten zu Kirchen- und Schulzwecken bewirkt an sich nicht eine bei Bemessung der Enteignungsentschädigung zu berücksichtigende Werthverminderung. Eine privatrechtliche Belastung des enteigneten Grundstücks ist nicht geeignet, den dem Eigenthümer zu ersetzenden Werth herabzumindern.

Der Grund ist der, dass dem Eigenthümer nach § 8 des Enteignungsgesetzes der volle Werth des abzutretenden Grundstücks ersetzt werden soll, dass dingliche Lasten zwar den Ertrag und die Verwerthbarkeit des Grundstücks für den Eigenthümer beeinträchtigen können, jedoch den Werth des Grundstücks an sich nicht ändern, und dass in allen Fällen, wo nicht eine noch über den vollen Werth des Grundstücks hinausgehende besondere Entschädigung für die Nutzungsberechtigten zu leisten ist (§ 11 des Gesetzes), der dem Eigenthümer zu ersetzende Werth auch die Entschädigung der Nutzungsberechtigten, mit denen der Eigenthümer sich auseinanderzusetzen hat, mit einschliesst, also auch aus diesem Grunde den vollen Werth des Grundstücks umfassen muss und soll. Das Verhältniss zwischen dem Eigenthümer und den Nutzungsberechtigten ist eine den Unternehmer der Enteignung nicht berührende Angelegenheit dritter Personen, es kann wieder beseitigt werden, und sobald es beseitigt wird, hört auch die gegenwärtige Beschränkung des Eigenthümers im vollen Gebrauch seines Eigenthums wieder auf. Müsste der Eigenthümer sich mit einer Abfindung für den Gebrauchswerth begnügen, den gegenwärtig das enteignete Grundstück für ihn und für den Nutzungsberechtigten besitzt, so erhielte er

also nicht den vollen Werth des Grundstücks, den das Gesetz ihm gewährleistet hat; andererseits erhielte aber der Unternehmer in dem fortan lastenfreien Grundstück dessen vollen Werth, ohne dass er diesen voll zu bezahlen brauchte. Es kann nicht zugegeben werden, dass der vorliegende Fall sich von den früher entschiedenen für die zu lösende Frage irgendwie wesentlich unterscheide. Damals handelte es sich um die Enteignung von Flächen, die mit einer als Grundgerechtigkeit begründeten Wegeservitut belastet waren, hier um ein Nutzungsrecht von vermuthlich für immer bestehenden Korporationen an dem enteigneten Grundstück; dort wie hier standen also Nutzungsrechte von an sich unbeschränkter Dauer in Frage. Um eine privatrechtliche Belastung handelt es sich auch im vorliegenden Falle nur; dass die Berechtigten öffentlich-rechtliche Institute sind, ändert nichts an dem privatrechtlichen Charakter der von ihnen erworbenen an sich dem Privatrecht angehörigen Nutzungsrechte, und dass, wie die Rbkl. hervorhebt, zu einer Beseitigung dieser Nutzungsrechte die Genehmigung der Aufsichtsbehörden erforderlich sein würde, ist nur ein Umstand, der solche Beseitigung thatsächlich erschwert, nicht aber rechtlich ausschliesst. Auch darin liegt nichts Abweichendes, dass während des Bestehens der Nutzungsrechte von Kirche und Schule weder der Eigenthümer (Fiskus), noch diese Institute das Grundstück durch Errichtung von Profanbauten nutzbar machen können; auch in den früheren Fällen verhinderte die Wegeservitut eine Bebauung der Fläche sowohl für den Eigenthümer als für den Servitutberechtigten. Freilich scheint es auf den ersten Blick unbillig zu sein, dass für den enteigneten Streifen Landes, an dem der Fiskus thatsächlich nur das nackte Eigenthumsrecht ohne alle Nutzung besitzt und durch dessen Entziehung auch für die Kirche und die Schule keine wesentliche Beeinträchtigung ihrer Gebrauchszwecke entsteht, eine dem vollen Werth eines rechtlich unbelasteten Grundstücks entsprechende Entschädigung gezahlt werden soll. Aber die Unbilligkeit verschwindet, wenn man erwägt, dass die Enteigneten ein Stück Land hergegeben haben, für das sie sich einen Ersatz nur unter Aufwendung einer dem vollen Werth gleichkommenden Summe wiederverschaffen könnten, und wenn man sich vergegenwärtigt, in welche Lage der Fiskus und die Kirche und Schule nach dieser Richtung gerathen sein würden, wenn die Enteignung nicht blos den jetzt enteigneten Streifen, sondern das ganze Grundstück betroffen hätte. Demnach kann die vom B. R. aus der dinglichen Belastung des Grundstücks als solcher abgeleitete Werthsverringerung nicht gebilligt werden. Richtig ist es dagegen, dass der B. R. bei Abschätzung des Werths auf die Beeinträchtigung der Nutzungsfähigkeit Rücksicht nimmt, die

aus dem thatsächlichen Zustande des Grundstücks entspringt. Der Eigenthümer kann selbstverständlich eine Entschädigung nur für eine Nutzungsfähigkeit verlangen, die thatsächlich vorhanden war und ihm entzogen ist; ein Stück Land, das thatsächlich nicht bebaut werden konnte, ist kein Bauland und es darf folglich dafür auch nicht Bezahlung als Bauland verlangt werden. Es lässt sich nun auch nicht bestreiten, dass der Eigenthümer durch die Verwendung, die er seinem Grundstück thatsächlich gegeben oder durch Andere hat geben lassen, sich selbst ausser Stand setzen kann, eine andere Verwendung eintreten zu lassen, dass also die bisherige Benutzungsart eine Verminderung der Benutzungsfähigkeit nach sich ziehen kann. Darum war es richtig, wenn der B. R. zur Frage stellte, ob durch die thatsächliche Verwendung des Grundstücks zum Bau einer Schule, einer Kirche und eines Pfarrhauses die Benutzungs- und insbesondere die Bebauungsfähigkeit der zwischen der Strasse Alt-Moabit und diesen Gebäuden liegen gebliebenen Fläche, von der der jetzt enteignete Streifen abgenommen ist, unverändert geblieben sei. Dass nicht der Eigenthümer selbst die Gebäude errichtet hat, kann dabei keinen Unterschied machen, weil der Eigenthümer bei etwaigen Bebauungsprojekten für die bezeichnete Fläche mit der Thatsache des Daseins jener Gebäude zu rechnen hätte, gleichviel wie sie dahin gekommen sind, wenn dies nur mit seinem Willen geschehen ist und er nicht etwa die unentgeltliche Fortnahme verlangen kann.

Nr. 161. Entsch. des Oesterreich. Obersten Gerichtshofes.

Vom 4. September 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 142. S. 2425.]

Die Amortisationsfrist für eine in Verlust gerathene Actie der Kronprinz Rudolf-Bahn sammt Coupons vom 1. Jänner 1892 bis 1. Juli 1898 ist mit der Dauer von einem Jahr, sechs Wochen und drei Tagen, vom Tage des Edictes an gerechnet, für die Actie und für sämmtliche Coupons festzusetzen.

Ueber Ansuchen des A. bewilligte das k. k. Landesgericht in Wien mit Bescheid vom 11. Mai 1894, Zahl 29.865, die Einleitung der Amortisirung der demselben angeblich in Verlust gerathenen, auf den Ueberbringer lautenden Actie der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn ddo. Wien, 15. August 1878, Nr. 10.164, per 200 fl. in Silber sammt Coupons Nr. 47, fällig am 1. Jänner 1892, bis Nr. 60, fällig am 1. Juli 1898, unter Festsetzung einer Amortisirungsfrist von einem Jahr, sechs Wochen und drei Tagen hinsichtlich der Actie und sämmtlicher Coupons, vom Tage des Edictes an gerechnet.

Ueber Recurs der k. k. niederösterr. Finanzprocuratur in Vertretung des k. k. Aerars änderte das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit Verordnung vom 3. Juli 1894, Z. 9555, den erstrichterlichen Bescheid dahin ab, dass der Amortisirungstermin der vom 1. Juli 1894 bis incl. 1. Juli 1898 fällig werdenden Coupons Nr. 52 bis incl. Nr. 60 mit einem Jahr, sechs Wochen und drei Tagen vom Verfallstage jedes einzelnen Coupons, dann hinsichtlich der Actie mit drei Jahren vom 1. Juli 1898 an, als dem Fälligkeitstage des letzthinausgegebenen Coupons, festgesetzt werde, im Uebrigen aber diesen Bescheid wegen Mangels einer Beschwerde unberührt gelassen, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Die vorstehende Entscheidung beruht auf den Bestimmungen des kaiserl. Patentes vom 28. März 1803, Nr. 599 J.-G.-S., und vom 15. August 1817. Nr. 1361 J.-G.-S., dann § 3 des Gesetzes vom 3. Mai 1868, Nr. 36 R.-G.-Bl., ferner auf der Erwägung, dass ausserhalb der zu amortisirenden Urkunde liegende Umstände von dem Gerichte nur unter der Voraussetzung berücksichtigt werden könnten, wenn diesfalls eine gesetzliche Anordnung erflossen wäre, wie dies im § 2 des Gesetzes vom 24. März 1870, Nr. 37 R.-G.-Bl., bezüglich der der Umwandlung unterzogenen Titel der alten Staatsschuld der Fall war; dass das Gesetz vom 8. April 1884, Nr. 51 R.-G.-Bl., womit das Uebereinkommen, betreffend die Einlösung der Kronprinz Rudolf-Bahn durch den Staat, sanctionirt wurde, eine derartige Bestimmung nicht enthält und eine solche auch durch § 12 dieses Gesetzes, wonach die nach Ablauf der Frist zum Umtausche der Actien in Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen verfallenen Coupons nicht mehr zur Auszahlung gelangen, nicht ersetzt werden kann, dass es daher in Ansehung der fraglichen Actie und der noch nicht verfallenen Coupons bei der gesetzlichen Regel zu verbleiben hat, derzufolge der Amortisirungstermin für die Actie mit drei Jahren vom Tage der Fälligkeit des letzthinausgegebenen Coupons und für die noch nicht verfallenen Coupons mit einem Jahre, sechs Wochen und drei Tagen von dem in jedem einzelnen Coupon festgesetzten Zahlungstage zu bestimmen ist.

Ueber den Revisionsrecurs des Amortisirungswerbers hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 4. September 1894, Z. 10.752, die oberlandesgerichtliche Verordnung abzuändern und den erstrichterlichen Bescheid wieder herzustellen befunden, weil bei den auf den Ueberbringer lautenden Staatspapieren, als das sich die zu amortisirende Actie zufolge des mit dem Gesetze vom 8. April 1884, Nr. 51 R.-G.-Bl., sanctionirten Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der Kronprinz Rudolf-Bahn durch den Staat, darstellt, die

längere Amortisationsfrist des Patentes vom 15. August 1817, Nr. 1361 J.-G.-S., nur dann zur Anwendung gelangt, wenn entweder keine Termine der Capitalsrückzahlung bestimmt oder die Zahlungstermine auf unbestimmte Zeit verschoben sind, weil gegebenen Falles der Termin der Capitalsrückzahlung durch die erfolgte Verlosung der an Stelle der Rudolf-Bahn-Actien getretenen Staatsschuldverschreibungen bereits eingetreten ist, und weil daher der erste Richter mit Recht die kürzere Amortisationsfrist des Patents vom 28. März 1803, Nr. 599 J.-G.-S., von einem Jahre, sechs Wochen und drei Tagen vorschrieb, und diese mit Rücksicht darauf, dass das Amortisationsgesuch erst nach dem Verfallstage überreicht wurde, von dem Tage des Edictes berechnete.

Nr. 162. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 17. September 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 58/59. S. 521. Ziff. 21.]

Tragweite und rückwirkende Kraft neuer Bauordnungen nach gemeinem Rechte.

Der Kläger hat geltend machen wollen, dass das G. B. durch seine Auslegung den gemeinrechtlichen, in L. 7 C. de leg. 1, 14 enthaltenen Satz, wonach neuen Gesetzen im Zweifel keine rückwirkende Kraft beigelegt werden dürfe, verletzt habe. Hierzu ist zuförderst zu bemerken, dass die L. 7 C. cit., als dem Römischen Staatsrechte angehörig, eine formelle Geltung auch im Gebiete des gemeinen Deutschen Rechtes nicht beanspruchen kann. Im Uebrigen hat das R. G. schon in der Hamburgischen Sache Baupolizeibehörde wider Sahlmann (VI. 275/93) ausgeführt, dass die Frage, ob bei der Auslegung eines irrevisibilen Gesetzes gegen „allgemeine Auslegungsregeln“ verstossen sei, seiner Nachprüfung entzogen ist. Wollte man aber selbst hiervon absehen und den Satz, dass im Zweifel neue Gesetze keine rückwirkende Kraft haben, als eine Norm des gemeinen Deutschen Staatsrechtes, deren Verletzung einen Revisionsgrund abgäbe, gelten lassen, so würden doch die Ausführungen des Kl. nicht zutreffen. Im Grundeigenthum ist allerdings ohne Zweifel die Befugniss enthalten, über das Grundstück in Ansehung seiner Bebauung beliebig zu verfügen, soweit nicht der jeweilige Stand der Gesetzgebung aus Rücksichten des öffentlichen Wohles Einschränkungen mit sich bringt. Will man diese so umgrenzte Befugniss des Eigenthümers unter den Gesichtspunkt eines besonderen wohlerworbenen Rechtes bringen, so steht dasselbe einerseits dem Eigenthümer schlechthin zu, ganz unabhängig davon, wie weit das Grundstück bereits bebaut ist, oder nicht; andererseits kann es dann aber auch einem Zweifel

gar nicht unterliegen, dass jede neue Bauordnung, soweit sie neue Baubeschränkungen einführt, in dieses wohlerworbene Recht ihrem nothwendigen Zwecke zufolge muss eingreifen wollen. Für die Frage, wie die neue Bauordnung im Einzelnen auszulegen ist, können also unter diesem Gesichtspunkte Ergebnisse überhaupt nicht gewonnen werden.

Nr. 163. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 3. Oktober 1894.

[Preuss. Verw. Bl. Jahrg. XVI. Nr. 9. S. 97.]

Wenn der Gewerbebetrieb einer ausländischen Eisenbahnaktiengesellschaft im Inlande sich nur auf gepachtetem Eisenbahnterrain vollzieht, so findet auf die Kommunalbesteuerung derselben nicht § 4, sondern § 1 Abs. 1. § 2 Abs. 1 §§ 7. 8. Ges. v. 27. Juli 1885 in Verbindung mit § 16 Abs. 3. Ges. v. 24. Juni 1891 Anwendung.

Die Niederländische Staatseisenbahngesellschaft zu Utrecht — eine ausländische Aktiengesellschaft, welche im Königreiche der Niederlande Eisenbahnen betreibt, und welche zugleich die dem Preussischen Eisenbahnfiskus gehörige Eisenbahnstrecke zwischen der Station Emmerich und der Niederländisch-Preussischen Landesgrenze behufs deren Ausbeutung gepachtet hat, — ist in Emmerich für 1892/93 zur Gemeinde-Einkommensteuer mit 55 Prozent eines Prinzipalsteuersatzes von 2400 M., also mit 1320 M., herangezogen worden. Der genannte Satz entspricht einem Einkommen von 66000 bis 68000 Mk., während der Gemeindevorstand, einem „Reineinkommen von 9375 M.“ 3½ Procent Zinsen von einem Theile des Aktienkapitals der Gesellschaft — nämlich von 1700000 M. hinzurechnend, in Wirklichkeit sogar ein Einkommen von 68875 M. annimmt. Seitens der Gesellschaft wurde gegen die Besteuerung Einspruch erhoben, den der Gemeindevorstand abwies. Die Censitin klagte hierauf gegen den Gemeindevorstand mit dem Antrage, die Besteuerung einer Abänderung zu unterwerfen und sie event. nur mit einer Steuer von 247,50 M. heranzuziehen. Der Bezirksausschuss hob die Veranlagung der Klägerin, als zur Zeit unzulässig, auf und verurtheilte den Beklagten zur Erstattung der erhobenen Steuer, auf Grund der Annahme, dass das Unternehmen der Klägerin eine Privateisenbahnunternehmung im Sinne des § 4 Kommunalabgabenges. v. 27. Juli 1885 darstelle, es aber an dem in dem § 4 vorgesehenen Resolute der Staatsaufsichtsbehörde über das Gesammteinkommen der Klägerin fehle, vor dessen Bekanntmachung eine Veranlagung zur Gemeinde-Einkommensteuer unzulässig sei. Auf die vom Bekl. eingelegte Revision hob das OVG. diese Ent-

scheidung auf und wies die Sache an den Bezirksausschuss zur weiteren Verhandlung zurück.

„Das Gesammteinkommen der Klägerin ist für das Jahr 1892/93 auf 1601621 Mk. und nach Abzug der 3½ Prozent des Aktienkapitals (1071000 M.) auf 530631 M. angenommen worden. Von der ersteren Summe sollen auf den in Preussen steuerpflichtigen Betrieb (Art. 27 Nr. 4 und 5 der Anweisung des Finanzministers vom 5. August 1891) 17467 M. fallen, während der von dem letzteren Betrage in Abzug kommende Antheil an den 3½ Prozent mit 8092 M. berechnet und darnach schliesslich ein staatssteuerpflichtiges Einkommen von 9375 M. festgestellt worden ist. Die Vorentscheidung unterliegt bei selbständiger Prüfung vor Allem aus dem Grunde der Aufhebung, weil der Vorderrichter die Klägerin völlig freigestellt hat, obwohl dieselbe zur Entrichtung einer Steuer von $247,_{50}$ M. bereit war. Durch diese Entscheidung ultra petitum ist der § 79 Landesverw.-Ges. verletzt worden, nach welchem die Entscheidung nur die in dem Streitverfahren erhobenen Ansprüche betreffen darf. Ausserdem ist der Revisionsgrund des Bekl. begründet, da der in der Vorentscheidung verwerthete § 4 Ges. v. 27. Juli 1885 auf den vorliegenden Fall keine Anwendung findet. Der letztere ordnet den Erlass eines Resoluts der Staatsaufsichtsbehörde behufs Bestimmung der kommunalabgabenpflichtigen Beträge gemäss den Vorschriften der Gesetze vom 30. Mai 1853 (GS. S. 449) und 16. März 1867 (GS. S. 465) an, setzt also voraus, dass eines dieser beiden Gesetze Platz greife. Nun verfügt das erste derselben lediglich hinsichtlich solcher Eisenbahnen, welche sich im Besitze inländischer Aktiengesellschaften befinden, während das zweite Gesetz die Eigenthümer anderer Bahnen unter Berücksichtigung der Höhe des Anlagekapitals zur Eisenbahnabgabe heranzieht. Die Klägerin ist aber weder eine Preussische Aktiengesellschaft, noch gehört ihr die Strecke Emmerich—Landesgrenze. Zu den Privateisenbahn-Unternehmungen im Sinne des § 4 Kommunalabgabenges. v. 27. Juli 1885 gehören diejenigen inländischen Bahnen, welche sich im Betriebe eines auswärtigen Staates befinden (vergl. Note 2 zum § 46 im Nöll'schen Kommentar zum Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893).

Bei freier Beurtheilung ist zunächst zu constatiren, dass der Gewerbebetrieb der Klägerin in Preussen sich nur auf gepachtetem Eisenbahnterrain vollzieht. Der § 4 Ges. v. 27. Juli 1885 scheidet demnach aus.

Klägerin ist nach § 2 Abs. 2 und § 16 Abs. 2 Einkommensteuerges. v. 24. Juni 1891 in Preussen mit dem Einkommen aus Preussischem Gewerbe staatssteuerpflichtig, während das nämliche Einkommen gemäss

§ 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 Ges. v. 27. Juli 1885 der Besteuerung seitens der Preussischen Gemeinden unterliegt, in welchen der Eisenbahnbetrieb stattfindet. Da hiernach also das staatssteuerpflichtige und das kommunalsteuerpflichtige Einkommen sich decken, so findet der § 16 Abs. 3 Ges. v. 24. Juni 1891 Anwendung, nach welchem der Kommunalbesteuerung das ermittelte Einkommen ohne den Abzug von 3 ½ Prozent zu Grunde zu legen ist. Dieses Einkommen beträgt 17 467 M. (9375 M. + 8092 M.). Dasselbe kann von den im § 2 Abs. 1 Ges. v. 27. Juli 1885 bezeichneten Gemeinden antheilsweise besteuert werden, und zwar gemäss den §§ 7 und 8 a. a. O. nach Verhältniss der in den einzelnen Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen im dreijährigen Durchschnitte. Zu den betheiligten Gemeinden gehört ausser Emmerich unbestrittener Massen auch Elten; ob ausserdem Gronau betheiligt ist, wird noch zu ermitteln sein. Zu diesem Zwecke und behufs Feststellung des Antheilsverhältnisses der berechtigten Gemeinden musste die nicht spruchreife Sache in die I. Instanz zurückgewiesen werden."

Nr. 164. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 5. Oktober 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 58/59. S. 520. Ziff. 20.]

§ 6. Ziff. 2b § 95 Unf. Vers. Ges. §§ I. 3. Haftpfl. Ges. Art. 1383 code civ. Ist der Sohn nicht der einzige Ernährer seines Vaters im Sinne des § 6 Ziff. 2b Unf. Vers. Ges. gewesen, so findet zwar das letztere Gesetz auf den Entschädigungsanspruch des Vaters keine Anwendung, wohl aber ist diesem die Geltendmachung nach dem Haftpflichtgesetze oder bürgerlichen Rechte nicht benommen.

Die Revision richtet sich gegen die rechtliche Beurtheilung des ersten Klagegrundes, nach welchem Kl. seinen Entschädigungsanspruch darauf stützt, dass ihm durch den Tod seines 15jährigen Sohnes der von diesem zu gewährende Unterhalt entzogen worden sei. Diesen aus Art. 1383 des B. G. B. abgeleiteten Anspruch hat das O. L. G. in erster Reihe deshalb für unbegründet erklärt, weil das Unfallversicherungsgesetz solche auf das bürgerliche Recht gestützte Ansprüche, wenn wie hier die Voraussetzung des § 95 des genannten Gesetzes nicht vorliege, gänzlich ausschliesse. Diese Rechtsansicht steht mit der Rechtsprechung des R. G. nicht im Einklang, von welcher abzugehen der erkennende Senat keinen Grund gefunden hat. Da das O. L. G. ohne Rechtsirrthum feststellt, dass der verunglückte junge Georg Z. nicht der einzige Ernährer seines Vaters im Sinne des § 6 Ziffer 2b des Unfallversicherungsgesetzes gewesen sei, konnte auf Grund der angeführten

Vorschrift dieses Gesetzes der Kl. eine Rente nicht beanspruchen. Es ist ihm aber unbenommen, gerade weil ein Versicherungsfall nicht vorliegt, eine nach dem Haftpflichtgesetze oder nach dem bürgerlichen Rechte begründete Entschädigungsklage wegen ihm entgangener Ernährungsbeiträge gegen den Urheber des Unfalls zu erheben. Vergl. Entsch. R. G. Bd. 31 S. 78 und die dort angeführten früheren Entscheidungen. Das O. L. G. hat indessen den auf Art. 1383 des B. G. B. gestützten Schadensersatzanspruch auch unter der Voraussetzung geprüft, dass eine Beseitigung desselben durch das Unfallversicherungsgesetz nicht anzunehmen sein sollte. Es verneint, dass der Kl. durch den Tod seines Sohnes einen Schaden erlitten habe, weil der letztere zur Zeit des Unfalls nur im Stande gewesen sei, aus seinem Arbeitsverdienst die Kosten des eigenen Unterhalts zu bestreiten, so dass höchstens angenommen werden könne, der Vater habe in Folge des Unfalls auf der einen Seite die Einnahme aus dem Verdienste des Sohnes eingebüsst, sei aber auf der anderen Seite der Nothwendigkeit enthoben worden, die Kosten des Unterhalts in etwa gleicher Höhe zu bestreiten. Auf die Möglichkeit höheren Verdienstes in der Zukunft komme es überhaupt nicht an, weil aus einem möglicherweise zukünftigen Ereignisse ein Schaden in der Gegenwart nicht folge, wobei sogar von dem möglichen Eintritt besonderer Ereignisse abgesehen werden könne. Diese Ausführung erscheint als rechtsirrthümlich, wenn damit gesagt werden soll, dass bei einer auf die Tödtung eines ernährungspflichtigen Sohnes gestützten Schadensersatzklage prinzipiell eine erst in der Zukunft zu erwarten gewesene Realisirbarkeit der nach Art. 205 des B. G. B. bestehenden Ernährungspflicht bei Lösung der Frage, ob durch die herbeigeführte Unmöglichkeit, den Sohn wegen Unterstützung in Anspruch zu nehmen, dem Kl. ein Schaden entstanden sei, nicht in Betracht gezogen werden könne. Auch dann, wenn bereits vor dem Unfall Ernährungsbeiträge entrichtet wurden, setzt die Verurtheilung zu Schadensersatz die Annahme voraus, dass ohne den Unfall die Ernährungspflicht fortgesetzt erfüllt worden wäre, wofür eine jede andere Möglichkeit ausschliessende Gewissheit niemals vorhanden sein kann, wohl aber eine so hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine Verurtheilung gerechtfertigt erscheint. Ist dagegen der Fall, in welchem eine Unterstützung einzutreten hat, erst bevorstehend, so wird allerdings eine richterliche Ueberzeugung, dass dem Kl. Unterstützungsgelder, auf die er rechnen konnte, entgangen seien, schwerer zu gewinnen seien, allein ausgeschlossen erscheint dies keineswegs, insbesondere nicht in Fällen, wo wie im vorliegenden der verunglückte Sohn trotz seiner Jugend schon einen erheblichen Arbeitsverdienst besass und der 54 Jahre alte Vater krank zu sein

behauptete. Es widerspricht daher dem Rechte auf vollen Schadensersatz, wenn die dem Kl. entgangene künftige Unterstützung durch den Verunglückten ausgeschlossen wird und ist diese Würdigung auch nicht durch die Vorschrift des § 260 der C. P. O. gedeckt, wenn die Urtheilsgründe, wie nach deren Ausführungen in Verbindung mit der ausgesprochenen Billigung der Gründe I. J. anzunehmen ist, den Sinn haben, dass die vor dem Unfall erfolgte Unterstützung des Kl. durch den verunglückten Sohn nothwendiges Erforderniss für eine auf entgangene Ernährungsgelder gestützte Schadensersatzklage sei. Unter Anerkennung, dass auch eine Unterstützung, welche der Kl. nach den obwaltenden Verhältnissen künftig von seinem Sohne zu erwarten hatte, grundsätzlich zu berücksichtigen und nicht von vornherein als eine blosse Möglichkeit bei der Würdigung der Schadensfrage auszuscheiden sei, steht allerdings dem B. G. ein freies Ermessen unter Berücksichtigung aller Umstände darüber zu, ob dem Kl. ein Schaden der behaupteten Art und in welchem Masse erwachsen sei.

Nr. 165. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 8. Oktober 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 11. S. 374. 375.]

Internat. Uebereink. Art. 10. Erfüllung der Zollvorschriften auf dem Wege.

Von einem Spediteur ist dem Central-Amte ein an die Handels- und Gewerbekammer seines Kreises gerichteter Dringlichkeitsantrag mit der Bitte übersandt worden, sich zu dem in diesem Antrage enthaltenen Verlangen — bei der Erstellung direkter österr.-russischer Verbandstarife auf die Gestattung der Vornahme der Zollbehandlung durch den Verfügungsberechtigten oder dessen Stellvertreter und entsprechende Abänderung des Artikels 10 der Berner Konvention hinzuwirken — gutachtlich zu äussern. — Das Central-Amt hat geantwortet, dass es den Anregungen auf Abänderung des Artikels 10 schon bisher alle Aufmerksamkeit geschenkt habe und seiner Ansicht darüber in der nächsten internationalen Konferenz Ausdruck geben werde. Dieser Umstand stehe aber einer vorzeitigen Bekanntgabe seines Standpunktes entgegen, denn es könne nicht zu einer Angelegenheit im Voraus Stellung nehmen, welche der Prüfung und Berathung der am Uebereinkommen betheiligten Staaten vorbehalten sei. Dagegen sei es korrekt und der Sache förderlich, wenn derartige Gesuche, wie geschehen, den Landesbehörden unterbreitet würden.

Nr. 166. Entsch. des Oesterreich. Obersten Gerichtshofes.
Vom 11. Oktober 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 119. S. 1982.]

Die einem Bahnbediensteten gebührenden Meilengelder können nicht in Execution gezogen werden. — Die Aufhebung einer darauf bewilligten Execution muss auch dann, wenn der betreffende Executionsbescheid schon in Rechtskraft erwachsen ist, über Anzeige der Bahnverwaltung erfolgen.

Auf Grund des rechtskräftigen Urtheiles vom 17. Oktober 1893, Z. 23.656, hat das k. k. Bezirksgericht in Mähr.-Ostrau mit Bescheid vom 30. Dezember 1893, Z. 28.939, der A. zur Hereinbringung ihrer Forderung per 27 fl. 55 kr. sammt Nebengebühren die executive Einantwortung des entsprechenden Betrages von dem Geklagten B. als Locomotivführer bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zustehenden Jahreseinkommen an Gehalt, Meilengeldern und sonstigen Bezügen, insoweit dieselben den Betrag von 800 fl. an jährlichen Einkünften übersteigen, bewilligt und hievon beide Theile, ferner die Direktion der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Bemerken verständigt, dass der eingeantwortete Betrag bei eigener Dafürhaftung nur an den Exequenten oder dessen Bevollmächtigten ausgefolgt werde.

Sub präs. 6. Februar 1894, Z. 2621, machte die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Anzeige, dass die mit obigem Bescheide der A. eingeantworteten „Meilengelder“ des Executen von der Exekution ausgenommen seien.

Das k. k. Bezirksgericht in Mähr.-Ostrau nahm laut Bescheides vom 8. Februar 1894, Z. 2721, diese Anzeige nicht zur Kenntniss, sondern verwies die Anzeigerin auf den Executionsbescheid vom 30. Dezember 1893, welcher bezüglich der in Execution gezogenen Meilengelder und sonstigen Bezüge im § 4 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123 und im § 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, seine gesetzliche Begründung finde.

Den Recurs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wies das k. k. Oberlandesgericht in Brünn zurück und bestätigte den Bescheid vom 8. Februar 1894, Z. 2621, weil der Bescheid vom 30. Dezember 1893, Z. 28.939, mit welchem die executive Einantwortung des dem Executen zustehenden Jahreseinkommens an Gehalt, Meilengeldern u. s. w. bewilligt würde, von keinem der Interessenten angefochten wurde und sohin bereits vorlängst in Rechtskraft erwachsen ist, und weil daher eine nachträgliche Aenderung jener Verfügung über Ansuchen einer ausser dem Kreise der Interessenten stehenden dritten Person nicht zulässig erscheint.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab dem von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingebrachten ausserordentlichen Revisionsrecurse Folge und änderte die beiden untergerichtlichen Erledigungen dahin ab, dass die dem B. gebührenden Meilengelder bei Berechnung des in Execution gezogenen Theiles der Bezüge desselben ausser Anschlag zu belassen, und dass auch unter den sonstigen Bezügen nur die nach dem Gesetze vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, exequirbaren Bezüge zu verstehen sind, und dies in der Erwägung, dass die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Dienstgeberin des Executen an der Gesetzmässigkeit des wider Letzteren erlassenen executiven Einantwortungsbescheides ein rechtliches Interesse hat, die Execution auf die Meilengelder, welche sich als ein Ersatz für die gehabten Mehrauslagen durch die Abwesenheit des Bediensteten von seinem regelmässigen Domicilorte darstellen, sohin oneroser Natur sind und nach § 4 des vorcitirten Gesetzes solche Beträge von der Executionsführung ausgeschlossen sind, und dass ferner unter den weiter im Executionsbescheide nicht näher bezeichneten Bezügen nur solche verstanden werden können, welche im Sinne des vorerwähnten Gesetzes von der Execution nicht ausgeschlossen sind.

Nr. 167. Rev. Entsch. des Reichsversicherungsamts. Vom 17. Oktober 1894.

[Amtl. Nachr. d. R. V. A. Sond. Ausg. Jahrg. IV. Nr. 12. S. 176. Ziff. 399.]

Anspruch auf Invalidenrente für die ersten dreizehn Wochen nach dem Eintritt eines Betriebsunfalles.

Ein Versicherter hatte einen Betriebsunfall erlitten, auf Grund dessen ihm nach dem Unfallversicherungsgesetz eine den Betrag der in Frage kommenden Invalidenrente übersteigende Unfallrente vom Beginn der vierzehnten Woche nach dem Unfall ab zugebilligt worden war. Er beanspruchte, ihm für die ersten dreizehn Wochen, für welche er eine Unfallrente nicht erhalten, die Invalidenrente zu gewähren. Das Reichs-Versicherungsamt hat durch Revisionsentscheidung vom 17. Oktober 1894 diesen Anspruch als berechtigt anerkannt unter der — im vorliegenden Falle gegebenen — Voraussetzung, dass der Zustand dauernder Erwerbsunfähigkeit im Sinne des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes bereits am Tage des Unfalls eingetreten war.

In den Gründen der Entscheidung wird ausgeführt, dass schon nach dem Wortlaut des § 9 Absatz 2 des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes auch dann, wenn die Invalidität lediglich durch einen Betriebsunfall verursacht ist, mithin der Fall des bezeichneten § 9 Absatz 2 zutrifft (zu vergleichen Revisionsentscheidung 372, Amt-

liche Nachrichten des R. V. A. J. u. A. V. 1894 S. 145), die Invalidenrente gleichwohl für die Zeit zu gewähren ist, für welche ein Anspruch auf Unfallrente nicht besteht, insbesondere also auch für die ersten dreizehn Wochen seit Eintritt des Unfalls. Unzweideutig heisst es in der genannten Gesetzesvorschrift, dass eine durch einen Unfall herbeigeführte Erwerbsunfähigkeit den Anspruch auf Invalidenrente „insoweit begründet“, als nicht nach den Bestimmungen über Unfallversicherung eine Rente zu leisten ist. Hätte der Gesetzgeber die durch reichsgesetzliche Unfallrente entschädigten Fälle von Invalidität überhaupt und grundsätzlich von der Invalidenrente ausschliessen wollen, so würde er sicher eine andere Fassung gewählt haben.

Dies wird auch durch die Geschichte der Entstehung der erwähnten Vorschrift bestätigt. Während der dem jetzigen § 9 des Gesetzes entsprechende § 7 des Gesetzentwurfs nach der Fassung, welche ihm die Reichstagskommission in erster Lesung gab, bestimmte, dass Invalidenrente erhalten solle, wer in Folge von Alter, Krankheit oder „von nicht durch reichsgesetzliche Unfallversicherung gedeckten Unfällen“ ausser Stande sei, einen gewissen Betrag zu erwerben, wurde in der zweiten Lesung der Reichstagskommission im Wesentlichen derjenige Text für den § 7 Absatz 2 hergestellt, der in das Gesetz selbst (§ 9 Absatz 4) übergegangen ist. Begründet wird diese Aenderung in dem Kommissionsbericht (Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 7. Legislaturperiode IV. Session 1888/89 5. Band Seite 949) damit, dass die frühere Fassung des § 7 Absatz 2 mit der Fassung des § 64 (jetzt § 76 des Gesetzes) unvereinbar sei. Man wisse nicht, was es heissen solle, „durch reichsgesetzliche Unfallversicherung gedeckte Unfälle“; wenn es heissen solle „prinzipiell“ gedeckt, so könne in der That der § 64 (§ 76) nicht bestehen bleiben. Bei der Berathung des Gesetzentwurfs im Plenum des Reichstages, die dahin führte, an Stelle des Wortes „Entschädigung“ im § 7 Absatz 2 das Wort „Rente“ zu setzen, wurde von dem Abgeordneten Struckmann noch hervorgehoben, die Ansicht sei die gewesen, dass, wenn Jemand aus dem Unfallgesetz bereits eine Rente erhalte, er nicht daneben noch die Invalidenrente beziehen solle. Wenn aber hier nicht der Ausdruck „eine Rente“ gewählt sei, sondern es „Entschädigung“ heisse, so könne dadurch ein Missverständniss entstehen. Nach den Unfallgesetzen nämlich könne auch statt der Rente während der ersten dreizehn Wochen eine Krankenentschädigung geleistet werden. Dies sei auch „Entschädigung“ zu nennen, und nun könnte man sagen, dass, wenn Jemand während der ersten dreizehn Wochen Anspruch auf Krankenverpflegung habe, dies auch eine „Entschädigung“ wäre, und er auf die Invalidenrente dann keinen An-

spruch habe. Das entspreche aber weder der Absicht des in der Kommission gestellten Antrages noch der übrigen Tendenz des Gesetzes. Denn in einem späteren Paragraphen sei ausdrücklich ausgesprochen, dass, wenn Jemand aus den Krankenversicherungsgesetzen Anspruch auf Krankenpflege habe, die Entschädigung neben der Rente dieses Gesetzes einhergehen solle, und was gegenüber den Krankenversicherungsgesetzen gelte, werde auch gegenüber den Unfallversicherungsgesetzen gelten müssen (zu vergleichen Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages a. a. O. 2. Band Seite 1208).

Nr. 168. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 17. Oktober 1894.

Zur Begründung eines Untersagungsrechts bedarf es nicht des Nachweises der Ausschliesslichkeit des Wegerechts; es liegt vielmehr in der Natur desselben, dass gleiche Rechte verschiedenen Berechtigten eingeräumt werden können, ohne dass diese sich gegenseitig in der Ausübung hindern.

Der B. R. fasst die Klage zutreffend als negatorische auf, zu welcher die Kläger als Wegeberechtigte legitimirt sind. Die Klage steht ihnen gegen den Bekl. indess nur dann zu, wenn dieser sich ihr Recht anmasst, in ihr Recht eingreift. Das Recht der Kl., die Strasse am Tempelhofer Berg zu Wegen und Zugängen zu benutzen, wird vom Bekl. weder bestritten, noch behaupten Kl., dass er sie in Ausübung desselben gestört habe. Was Kl. verlangen, ist vielmehr die Ausschliesslichkeit der Wegebenutzung; sie suchen nicht Schutz in der Benutzung des Weges, sondern Untersagung der gleichen Benutzung durch den Bekl. Diese Ausdehnung ihres Rechts widerspricht den nach § 26 Tit. 22 Thl. I des A. L. R. auch auf Grundgerechtigkeiten anwendbaren Vorschriften der §§ 14 ff. Tit. 19 daselbst, nach welchen Einschränkungen des Eigenthums nicht vermuthet werden, klar vorhandene Einschränkungen im Zweifelsfalle zu Gunsten des Eigenthümers beurtheilt werden, soweit dadurch der Berechtigte an dem nützlichen Gebrauche seines Rechts nicht gehindert wird, und der Eigenthümer insbesondere befugt ist, das dem Einen eingeräumte Recht einem Zweiten zuzugestehen, sofern dies ohne Nachtheil des Ersten geschehen kann. Es ist rechtsirrthümlich, wenn der B. R. im Gegensatz hierzu den Satz aufstellt, dass es zur Begründung eines Untersagungsrechts nicht des Nachweises der Ausschliesslichkeit des Wegerechts bedarf; es liegt vielmehr in der Natur des Wegerechts, dass gleiche Rechte verschiedenen Berechtigten eingeräumt werden können, ohne dass diese sich gegenseitig in der Aus-

übung hindern. Dies findet seine Bestätigung im vorliegenden Falle darin, dass die Strasse am Tempelhofer Berg, unbeschadet ihres Charakters als Privatstrasse dem öffentlichen Verkehr dient. Der B. R. sagt zwar weiter: „Und auch thatsächlich kann kein Zweifel sein, dass Jeder, der den Weg durch Gehen, Reiten oder Fahren benutzt, in das Wegerecht eingreift.“ Allein dieser Satz entbehrt, wenn damit gesagt sein soll, dass durch das Gehen, Reiten oder Fahren anderer Personen die Ausübung des Wegerechts Seitens der Kl. gehindert wird, der thatsächlichen Unterlage, steht auch mit der an anderer Stelle getroffenen Feststellung, dass „weder durch die Anbringung der Thür, noch durch das Gehen, Reiten und Fahren auf dem Theilstück den Kl. ihre Befugniss, auf der Strasse zu verkehren, verkümmert wird,“ in Widerspruch. Hat der B. R. aber nur, wie es den Anschein hat, daran gedacht, dass durch das Gehen, Reiten oder Fahren anderer Personen die Erhaltung des Weges erschwert oder vertheuert wird, so könnte dies nur für einen aus § 36 Tit. 22 zu erhebenden Anspruch auf Beitragsleistung zu den Unterhaltungskosten verwerthet werden.

Nr. 169. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 19. Oktober 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 64/65. S. 584. Ziff. 44.]

Nach § 30 des Preuss. Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874 ist der Unternehmer im Entschädigungsprozesse zur Tragung der Kosten der I. Instanz unbedingt verpflichtet.

Der Schlusssatz des § 30 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, welcher lautet: „Wird von dem Unternehmer auf richterliche Entscheidung angetragen, so fallen ihm jedenfalls die Kosten der I. J. zur Last“, steht, insofern er bestimmt, dass der Unternehmer „jedenfalls“, das heisst, ob er nun mit der Klage durchdringe oder unterliege, mit den erstinstanzlichen Kosten zu belasten sei, mit dem § 87 der R. C. P. O. in Widerspruch, wonach grundsätzlich die unterliegende Partei die Kosten des Rechtsstreits zu tragen hat. Gleichwohl kann die fortdauernde Gültigkeit des § 30 Abs. 5 nicht zweifelhaft sein, weil nach § 15 Nr. 2 des E. G. zur C. P. O. die landesgesetzlichen Vorschriften über das Verfahren bei Streitigkeiten, welche die Zwangsenteignung und die Entschädigung wegen derselben betreffen, unberührt geblieben sind.

Nr. 170. Entsch. des Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport.

Vom 20. Oktober 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 11. S. 374.]

Internat. Uebereink. Art. 7. Unrichtige Gewichtsermittlung durch die Eisenbahn. Haftpflicht.

Eine Speditionsfirma hat die Intervention des Central-Amtes gegen den ablehnenden Bescheid einer Eisenbahndirektion angerufen, durch welchen der Anspruch auf Schadloshaltung wegen zwei infolge irriger Gewichtsermittelung durch die Eisenbahn ausgesprochener Zollstrafen mit der Begründung zurückgewiesen wurde, dass die Eisenbahn nur zu Tarif- und Kontrollzwecken, nicht aber der Verzollung wegen das Gewicht feststellen lasse. Das Central-Amt hat geantwortet, dass laut Art. 10 des Uebereinkommens die Eisenbahn für ein ihr zur Last fallendes Verschulden einzustehen habe; dass aber die Frage, ob ein solches Verschulden vorliege, nur bei Kenntniss aller Verhältnisse durch die kompetenten Gerichte entschieden werden könne.

Nr. 171. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 29. Oktober 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 64/65. S. 577. Ziff. 18.]

Unter Versicherungsanstalten im Sinne des § 1 Abs. 1 Ziffer 2a des Krank. Versicher. Ges. sind nicht nur die Anstalten der sozialpolitischen Gesetzgebung zu verstehen.

Die Kl. geht bei ihrem Antrage von der Ansicht aus, dass unter „Versicherungsanstalten“ im § 1 Abs. 1 Ziffer 2a des Krankenversicherungsgesetzes nur die Versicherungsanstalten der sozial-politischen Gesetzgebung, dagegen nicht sonstige Versicherungsinstitute und insbesondere nicht Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit zu verstehen seien. Diese Ansicht hat auch die Zustimmung verschiedener Verwaltungsbehörden und Schriftsteller gefunden (vergl. ausser den im ersten Urtheile genannten Kommentatoren Hahn, Rasp, Reyer noch Schicker, das Krankenversicherungsgesetz und Hülfskassengesetz 2. Auflage S. 26, Weyl, Lehrbuch des Reichsversicherungsrechts S. 100, 101, 752, wohl auch von Woedtke, Kommentar 4. Auflage S. 68 Anm. 14a, dagegen auf der anderen Seite Köhne, Kommentar 2. Auflage S. 12, Rosin, Recht der Arbeiterversicherung Bd. I S. 571, Arbeiterversorgung 1892 Bd. 9 S. 767). Sie kann aber nach den im Wesentlichen zutreffenden Ausführungen der Vorinstanzen als dem Gesetze entsprechend nicht angesehen werden.

Nr. 172. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 16. November 1894.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 98. S. 923.]

Die Verjährung des § 9 des Haftpflichtgesetzes findet nur auf Betriebsunfälle Anwendung. Unfall bei dem Schliessen einer Barriere kein Betriebsunfall.

Die Auffassung, dass die im § 8 des Haftpflichtgesetzes vorgesehene Verjährung nach § 9 Abs. 2 dieses Gesetzes auch dann zur Anwendung kommen müsse, wenn ein Betriebsunfall nicht in Frage stehe, ist unrichtig. Es ergiebt sich dies schon aus dem Wortlaut des Gesetzes mit Bestimmtheit; denn in Abs. 2 wird ausdrücklich gesagt, dass die §§ 3, 4 und 6—8 nur in denjenigen Fällen Anwendung finden sollen, auf welche sich Abs. 1 bezieht, und dieser setzt voraus, dass der Schaden „bei dem Betriebe der Anlage“ entstanden ist. Ausserdem ist kein Grund ersichtlich, der zu einer Anwendung der erwähnten Vorschriften auf solche Fälle hätte führen können, auf welche das Haftpflichtgesetz garnicht berechnet ist.

Ein bei dem Schliessen einer Barriere eingetretener Unfall kann nur dann die Anwendung des Haftpflichtgesetzes rechtfertigen, wenn ein ursächlicher Zusammenhang mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren vorliegt. Die thatsächliche Feststellung, dass es an einem solchen Zusammenhang im vorliegenden Falle fehle, insbesondere die Verletzte nicht durch die Vorstellung, es sei besondere Eile geboten, beherrscht worden sei, ist der Nachprüfung des Revisionsgerichts entzogen.

Nr. 173. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport.

Vom 27. November 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 12. S. 424.]

Internat. Uebereink. Art. 6. Folgen verspäteter Ablieferung wegen mangelhafter Bezeichnung des Empfängers im Frachtbrief.

Der Adressat einer Wagenladung Kohlen konnte am Bestimmungsorte nicht aufgefunden werden, weil die im Frachtbriefe enthaltene Bezeichnung des Empfängers unvollständig war. Nachdem der Mangel — durch Anfrage der Bestimmungsstation bei der Abgangsstation — behoben war, wurde der Absender mit 119 Fr. 50 Cts. für Lagergeld u. dgl. belastet. Der Absender bezahlte; er behauptet aber, die richtige und vollständige Adresse auf den Frachtbrief geschrieben zu haben. Es sei dieser zerrissen auf der Bestimmungsstation angekommen, und es habe gerade ein Stück der Adresse gefehlt. Dass die Adresse richtig und vollständig gewesen sein müsse, ergebe sich aus dem Frachtbrief-

duplikat, das er in Händen habe, und aus der Kopie des Frachtbriefes, welche bei der Abgangsstation liege. — Das Centralamt hat erwidert, dass nach seiner Ansicht der Nachweis dieser Behauptungen den Absender von der Verpflichtung zur Zahlung von Lagergebühren u. dgl. als Folge der verspäteten Ablieferung befreien müsse. Es hat aber auch in diesem Falle beifügen müssen, dass nach Art. 57 des Uebereinkommens ihm nicht zustehe, in Streitigkeiten zwischen Eisenbahnen und Privaten sich einzumischen, und dass der Absender die Rückforderung des bezahlten Betrages bei den kompetenten Gerichten betreiben müsse, wenn die zunächst bei der Eisenbahn anzubringende Reklamation erfolglos bleiben sollte.

Nr. 174. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport.

Vom 11. Dezember 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 12. S. 427.]

Internat. Uebereink. Art. 44. Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes; Reklamation wegen Verspätung.

Eine Anfrage über die Tragweite der im Art. 44, Abs. 2, Ziff. 2, enthaltenen Bestimmung wurde vom Central-Amte dahin erwidert, dass sowohl nach allgemein rechtlichen Grundsätzen, als nach dem Wortlaute der in Betracht kommenden Vorschrift die Reklamation spätestens am siebenten Tage in die Hand einer der im Artikel 27 bezeichneten am Transporte beteiligt gewesenen Eisenbahnen gelangen muss, wenn sie dem Erlöschen der Entschädigungsansprüche rechtswirksam zuvorkommen soll.

Nr. 175. Entsch. des deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1895.

Durch Art. 23 des internat. Uebereink. über den Eisenbahnfrachtverkehr ist allen auf Grund der Entscheidungen deutscher Gerichte erkannten Arresten die Wirksamkeit bezüglich solcher Frachtforderungen ausländischer Eisenbahnen entzogen, welche unter der Herrschaft des Uebereink. aus einem internat. Transporte verdient sind, mithin auch den vor dem Inkrafttreten des Uebereink. zur Ausführung gebrachten Beschlagnahmen.

Mit Ablauf des Jahres 1892 ist das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 in Kraft getreten, nachdem die Ratificationsurkunden am 30. September 1892 ausgewechselt sind. Bei demselben sind unter Andern betheiligt das deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn. Dasselbe erstreckt sich auch auf die Kaschau-Oderberger Bahn Oesterreichischer und Ungarischer Strecke.

Reichsgesetzblatt von 1892 Seite 793 ff.

Nach Artikel 5 ist jede im Uebereinkommen bezeichnete Eisenbahn verpflichtet, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr, also solcher Güter, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet des andern vertragschliessenden Staates, auf den im Uebereinkommen näher bezeichneten Eisenbahnstrecken befördert werden, unter den im Uebereinkommen näher bezeichneten Bestimmungen zu übernehmen. Nach Artikel 23 ist jede Eisenbahn verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die andern aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen. Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört. Ganz übereinstimmend lautet der französische Text:

„Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier" . . . .

Die Tragweite dieser Bestimmung beschränkt sich nicht auf ein Verbot an die Gerichte oder anderen öffentlichen Behörden und Beamten, Arreste zu beschliessen oder Pfändungen vorzunehmen, welche mit der Bestimmung in Widerspruch stehen. Es heisst nicht: „dürfen nicht mit Beschlag belegt werden." Sondern die Bestimmung entzieht die im Artikel 23 bezeichneten Forderungen der Wirksamkeit solcher Arreste oder Pfändungen.

Dies hat, abgesehen von der Veranlassung, aus welcher diese Bestimmung vereinbart sein mag, einen guten inneren Grund.

Die einzelne Eisenbahnverwaltung verdient ihre Frachten innerhalb des Staates, in welchem ihre Linien liegen. Dieses Vermögensstück giebt sie aus der Hand, wenn sie nicht in der Lage bleibt, an der Landesgrenze das Frachtgut bis zur Befriedigung wegen ihrer Frachtforderung zurückzuhalten, und sie bleibt wegen ihrer Frachtforderung an die Eisenbahn, von welcher sie die frankirten Güter übernimmt, verwiesen, wenn sie die Güter zur Weiterbeförderung ohne Einhändigung ihrer Frachtquote übernimmt. Ein hiervon abweichendes

Verfahren würde aber den Verkehr ausserordentlich erschweren. Deshalb wurde davon schon vor dem internationalen Uebereinkommen abgesehen. Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen hatten den durchgehenden Frachtverkehr durch untereinander abgeschlossene Verträge in ähnlicher Weise gefördert, wie solches durch das internationale Uebereinkommen geschehen ist.

Aber diese Privatverträge hatten keine Macht über die Gläubiger der einzelnen Eisenbahngesellschaft, auch nicht über die Jurisdiktionsverhältnisse der einzelnen Staaten. Die Eisenbahnverwaltungen mussten es also unter der Herrschaft des früheren Rechtszustandes dulden, dass das Vermögen, das sie innerhalb ihres Landes verdient hatten, soweit sich dasselbe bei durchgehenden Frachten in von den Destinatären des andern Landes zu bezahlenden oder von den ausländischen Absendern im voraus bezahlten Frachtforderungen beispielsweise in dem Guthaben an die Abrechnungsstelle des andern Landes darstellte, dem Zugriffe der Gläubiger nach Massgabe der Jurisdiktionsverhältnisse dieses der Eisenbahnverwaltung fremden Landes offen gelegt wurde.

Erst in der Macht der Staaten, welche sich zugleich über die Ordnung der Jurisdiktionsverhältnisse, wie über die Ordnung des Güterverkehrs erstreckt, lag es, durch ineinandergreifende Bestimmungen zugleich den Eisenbahnen der einzelnen Länder Pflichten im Interesse des internationalen Güterverkehrs aufzuerlegen und sie vor den Nachtheilen zu bewahren, welche sich aus der Zwangsvollstreckung wegen ihrer Schuldverhältnisse für sie ergeben, wenn sie jene Pflichten erfüllen. Indem das internationale Uebereinkommen den Eisenbahnen die gesetzliche Verpflichtung auferlegt, im durchgehenden Güterverkehr die von ihnen in ihrem Lande beförderten Frachtgüter über die Landesgrenze hinüberrollen zu lassen, um die von ihnen verdiente Fracht im andern Lande erheben zu lassen, bewahrt es dieser Frachtforderung durch eine andere gesetzliche Bestimmung insoweit die Territorialität ihrer Entstehung, als es sie der ausschliesslichen Pfändbarkeit auf Grund von Entscheidungen der heimischen Gerichte unterwirft.

Weil diese gesetzlichen Bestimmungen in sich zusammenhängen, darum darf man sie in der Rechtsanwendung nicht auseinanderreissen.

Gerichtliche Arreste, welche vor dem Inkrafttreten des internationalen Uebereinkommens beschlossen und durch entsprechende richterliche Verfügungen an eine innerhalb des deutschen Reichs domizilirte Abrechnungsstelle zur Ausführung gebracht wurden, konnten nicht in Wirksamkeit treten, bevor solche Forderungen entstanden, deren Beschlagnahme sie bezweckten.

Indem das internationale Uebereinkommen den auf Grund der Ent-

scheidungen deutscher Gerichte erkannten Arresten überhaupt die Wirksamkeit bezüglich solcher Frachtforderungen ausländischer Eisenbahnen entzog, welche unter der Herrschaft des internationalen Uebereinkommens aus einem internationalen Transport verdient sind, hat es auch den vor dem Inkrafttreten des Uebereinkommens zur Ausführung gebrachten Beschlagnahmen die Wirksamkeit entzogen. Diese Beschlagnahmen sind insoweit gegenstandslos geworden, als das internationale Uebereinkommen dazwischen getreten ist und den pfändungsfreien Erwerb derartiger Forderungen garantirt hat. Damit ist dem Gesetz nicht etwa eine rückwirkende Kraft beigelegt, sondern dem früheren Rechtszustande wird nur eine Wirkung abgesprochen, die ihm nicht zukommt. Auch wenn man die Pfändung von nur in Aussicht stehenden, aber zur Zeit der Pfändung noch nicht entstandenen und dem Schuldner nicht, auch nicht einmal bedingt erworbenen Forderungen nach der deutschen Civilprozessordnung im weitesten Umfange und weit über den Rahmen des auf dieses Verhältniss nicht anwendbaren § 733 der Civilprozessordnung hinaus für angängig erachten wollte, so wird doch dadurch keine andere Wirkung erzielt als die, dass der Schuldner und die Person, die etwa später Drittschuldner wird, gebunden werden für den Fall, dass nicht blos die in Aussicht stehende Forderung erworben wird, sondern dass auch der objektive Rechtszustand andauert, welcher derartige Forderungen von richterlichen Arresten und Pfändungen ergriffen werden lässt. Dass, wenn diese Voraussetzungen vorliegen, die Wirkung der früheren Beschlagnahme von selbst eintritt, so dass es einer Wiederholung der Beschlagnahme nach dem Erwerb der Forderung nicht bedarf, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es eben eine Wirkung ist, welche von Rechtswegen, also kraft des unverändert fortbestehenden Rechtszustandes eintritt, so dass die Wirkung versagt, wenn der Rechtszustand, wie hier geschehen, durch die Gesetzgebung verändert wird, bevor die im Voraus gepfändete Forderung entsteht.

Aus diesen Gründen erweist sich die Zurückhaltung des eingeklagten Guthabens Seitens des beklagten Eisenbahnfiskus als unberechtigt. Das Berufungsurtheil beruht auf Verletzung der gesetzlichen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens. Das Urtheil ist aufzuheben, und unter Abänderung des erstinstanzlichen Urtheils ist die Verurtheilung des Beklagten auszusprechen.

Abhandlungen.

4.

Haftpflicht der Eisenbahn für die gemäss Art. 2 bez. 5 des deutschen Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dez. 1875 beförderten Postwagen.

Von Dr. W. Schelcher,
Kgl. Sächs. Finanzrath in Dresden.

Die Frage, ob die Eisenbahn bezüglich der auf Grund des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 beförderten Postwagen der frachtmässigen Haftpflicht nach Art. 395 des H. G. B. bez. § 75 der Verk. Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 unterliege, oder ob sie für den Verlust oder die Beschädigung solcher Wagen beim Transporte nur nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen aufzukommen habe, ist bisher noch nicht zum endgültigen gerichtlichen Austrage gekommen.

Der unterm 28. September 1885 in Sachen des kgl. pr. Eisenbahnfiskus wider den Reichspostfiskus ergangene Schiedsspruch des Reichsgerichts (vgl. in dieser Zeitschrift Bd. 4 S. 231 ff., preuss. Eisenb. Arch. 1886 S. 112 ff.) erörtert den Fall ausschliesslich vom Standpunkte des preuss. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 aus, und zwar in der Richtung, ob die Eisenbahnpostwagen als „Güter“ im Sinne des § 25 dieses Gesetzes zu betrachten seien und demgemäss die Eisenbahn für allen bei der Beförderung entstandenen Schaden, unter Ausschluss allein des durch eigenes Verschulden des Beschädigten oder durch unabwendbaren äusseren Zufall herbeigeführten, zu haften habe. Die hier m. E. mit Recht im bejahenden Sinne getroffene Entscheidung, der auch Endemann, Recht der Eisenbahnen § 102 S. 484, beipflichtet, liefert aber kein Material für die Beurtheilung des Streitfalles nach allgemeinem Rechte. Auf diesem Gebiet liegt die Entscheidung allein in der Beantwortung der Frage, ob hinsichtlich der Beförderung von Bahnpostwagen auf Grund des Reichsges. vom 20. Dez. 1875 ein Frachtgeschäft zwischen Eisenbahn und Reichspostverwaltung vorliegt oder welcher privatrechtliche Charakter dem Rechtsverhältnisse sonst beizulegen ist. Ist hier kein Frachtgeschäft zu Stande gekommen, so kann dann jedenfalls nicht die Haftpflicht der Eisenbahn nach Art. 395 des H. G. B. und § 75 der Verk. Ord. Platz greifen.

Von der neueren Doktrin wird die Existenz eines Frachtgeschäfts in Betreff der auf Eisenbahnen beförderten Postwagen übereinstimmend verneint.

Nach Puchelt, Komm. z. D. H. G. B. 3. S. 446 N. 12, ist die Eisenbahn nicht Frachtführerin, weil eine „Staatsservitut“ vorliege; ein Frachtvertrag fehle besonders auch deshalb, weil die Bahn unentgeltlich befördern müsse.

Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, § 402 S. 484, verwirft eben-

falls den Charakter des Frachtgeschäftes: „Die Eisenbahn habe eben nur die Beförderung der eigenen Wagen der Post zu bewirken, nicht als Frachtgut, denn sie leiste, wenn die Post ihre eigenen Wagen einstelle, ohne Ausstellung eines Frachtbriefes, nur den Dienst der Fortbewegung dieser Transportmittel, ohne sie ihrerseits als Frachtgut zu übernehmen. Auch wenn die Eisenbahn selbst der Post Wagen stelle, liege noch keine Uebernahme zur Frachtbeförderung vor, sondern es trete dann lediglich eine Sachenmiethe auf Seiten der Post hinzu."

Eger, Das Deutsche Frachtrecht. 2. Aufl. I. Bd. S. 34, verneint die Existenz eines Frachtvertrages, weil „die Post die betreffenden Transporte durch ihre Leute und zumeist auch in eigenen Wagen übernehme, leite und somit in eigenem Gewahrsam behalte, die Eisenbahn ihr also ohne Frachtvertrag nur die Zugkraft bez. Transportmittel stelle."

Aehnlich Schott in Endemann's Handb. des Handels-, Wechsel- und Seerechts III. Bd. S. 296, welcher das hier fragliche Verhältniss lediglich nach Analogie des Schleppvertrages beurtheilt wissen will und in letzterem eine locatio conductio operis erblickt, die bloss die Fortbewegung von Fahrzeugen von Ort zu Ort, nicht auch, wie der Frachtvertrag, die Verwahrung der Güter während des Transportes und deren Ueberlieferung an den Empfänger zum Inhalte habe. So auch v. Hahn, Komment. z. D. H. G. B. 2. Aufl. II. S. 575.

Die gegentheilige Meinung findet sich nur bei Thöl, Handelsrecht III. Bd. § 4 N. 6 vertreten. Dieser betrachtet die Eisenbahn im vorliegenden Falle ebenso als Frachtführerin, wie in Ansehung der auf den Eisenbahnen beförderten eigenen Packetwagen der norddeutschen Packetbeförderungsgesellschaft. Unter Umständen bediene sich ein Frachtführer (Post, Packetbeförderungsgesellschaft) zur Erfüllung des Vertrages eines anderen Frachtführers, und gerade diese beiden Fälle seien prägnante Beispiele hierfür.

Muss man sich auch schon bei oberflächlicher Betrachtung des Rechtsverhältnisses der ersteren, herrschenden Auffassung anschliessen, so erscheint diese doch noch nicht nach jeder Richtung hin so erschöpfend und einwandfrei begründet, dass die Diskussion hierüber als abgeschlossen angesehen werden könnte. Es verlohnt sich daher, die Frage näherer Erörterung zu unterziehen.

Nicht scharf genug wird in der Literatur unterschieden zwischen den auf der Eisenbahn beförderten Postwagen und den in diesen Wagen beförderten Postgütern. Bezüglich der letzteren sind die von Eger und Schott angegebenen Gesichtspunkte (s. oben) jedenfalls genügend, um die Annahme eines Frachtverhältnisses zwischen Eisenbahn und Post auszuschliessen. Diese Güter gelangen unstreitig nicht in den Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung. Sie sind ausschliesslich von der Post zur Beförderung übernommen und werden in den auf der Eisenbahn laufenden Wagen unter eigener Obhut gehalten. Schon aus diesem Grunde ist und bleibt hier die Postverwaltung die alleinige Frachtführerin, mag sie sich auch zur Beförderung der übernommenen Gegenstände der Zugkraft der Eisenbahn als Transportmittels bedienen. Anders verhält es sich hinsichtlich der in die Eisenbahnzüge eingestellten Postwagen. Hier lässt sich m. E. nicht so ohne Weiteres behaupten, dass es an der Hingabe in

den Gewahrsam der Eisenbahn fehle. Denn diese Wagen werden von der Post auf den betreffenden Stationen zur Beförderung auf der Bahn lediglich bereitgestellt und von letzterer thatsächlich übernommen. Die Einstellung in die bestimmten Züge erfolgt durch Organe der Eisenbahn, ebenso das Ausrangiren der Wagen und das Umstellen derselben in den Zügen; während der Dauer des ganzen Transportes aber sind die Wagen selbst ausschliesslich der Eisenbahn und der Sicherheit und Zuverlässigkeit ihrer Beförderungseinrichtungen anvertraut. Insoweit fehlt es demnach hier nicht an dem einen wesentlichen Merkmale des Frachtvertrages, Uebergabe und Anvertrauung des Gutes zum Transporte (s. Eger a. a. O. S. 31 unter 4), und der Fall liegt daher wesentlich anders, als bei einem geschleppten Schiffe, welches von seinen eigenen Leuten bedient wird.

Man muss die Frage noch tiefer fassen und vor Allem untersuchen, wie es hier mit dem Willensmomente steht, welches die erste Voraussetzung jedes Vertragsabschlusses und somit auch des Zustandekommens eines Frachtgeschäftes bildet.

Zunächst unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass es sich in Ansehung der Bahnpostwagen auf Seiten der Eisenbahn nicht um freiwillig eingegangene Rechtsgeschäfte handelt, sondern dass diese Wagen, gleichviel ob nach Art. 2 des Eisenbahnpostges. unentgeltlich oder nach Art. 5 gegen bestimmte Vergütung, von der Eisenbahn nur auf Grund der ihr gesetzlich auferlegten Verpflichtung befördert werden. Den Beweggrund für den Transport der Wagen auf der Eisenbahn bildet demnach das Gesetz, nicht freier Vertragswille der Eisenbahnverwaltung. Es giebt aber auch erzwungene Verträge. Insbesondere sind die Eisenbahnen nach Art. 422 des H. G. B. verpflichtet, unter gewissen Voraussetzungen Frachtverträge einzugehen.

Man könnte nun das betreffende Verhältniss als ein Frachtgeschäft hinstellen, welches zwar nicht freiwillig geschlossen wäre, sich aber dennoch privatrechtlich als solches qualificirte, indem die öffentlich-rechtliche Norm des Eisenbahnpostgesetzes hierfür nur den Entstehungsgrund bildete, für die rechtliche Natur des darnach begründeten Verhältnisses aber ohne Einfluss wäre. Eine derartige Auffassung wäre aber nur dann haltbar, wenn sich bei dem Rechtsvorgange wenigstens sonst die allgemeinen Erfordernisse eines Vertrages überhaupt und eines Eisenbahnfrachtvertrages insbesondere nachweisen liessen. In beider Hinsicht ermangeln jedoch die wichtigsten Voraussetzungen.

Vor Allem gebricht es bei der Beförderung von Postwagen nach Massgabe des Eisenbahnpostgesetzes auf Seiten der Eisenbahn ebensosehr an jedem hierauf gerichteten Vertragswillen, wie an der Bethätigung eines solchen. Zum Abschlusse eines Frachtvertrages ist aber die Vereinigung zweier Willenserklärungen ebenso unerlässlich, wie zu jedem Vertrage überhaupt. Der Vertragswille müsste demnach hier im Wege der Fiktion supplirt werden. Rechtsfiktionen sind bei civilistischen Konstruktionsversuchen immer sehr missliche Nothbehelfe. Bedienen darf man sich solcher aber nur dann, wenn dafür ein positiver Anhalt in einem Gesetze oder sonst zwingende Rechtsanalogien gegeben sind und wenn sich auf anderem Wege zu einem annehmbaren Ergebnisse überhaupt nicht gelangen lässt. Alles dies ist hier nicht der Fall.

Zunächst liefert das Eisenbahnpostgesetz selbst keinerlei Anhalt dafür, dass der Gesetzgeber die Beförderung von Postwagen als ein erzwungenes Frachtgeschäft zwischen Eisenbahn und Post betrachtet und den gesetzlichen Normen für dieses Rechtsverhältniss habe unterstellen wollen. Denn auch im Falle der entgeltlichen Beförderung von mit Postgütern beladenen Wagen nach Art. 5 ist nur von einer nach Achskilometern zu berechnenden Vergütung die Rede, während der im Gesetze sonst vorkommende Ausdruck „Frachtgebühr“ oder „Frachtvergütung“ (für die der Eisenbahn zur Beförderung überwiesenen einzelnen Poststücke, Art. 5 Abs. 3, und für unbeladene Postwagen, Art. 6 Abs. 4) den Rückschluss auf die entsprechende Willensmeinung des Gesetzgebers allenfalls für die hier in Frage kommenden Fälle, nicht aber auch sonst für die Fälle der Art. 2 und 5 zulassen würde. Ueberhaupt aber kann jene Bezeichnung der an die Eisenbahnen für gewisse Transportleistungen auf Grund des Gesetzes zu leistenden Vergütungen für sich allein noch nicht massgebend für die rechtliche Natur des Verhältnisses sein, wenn es im Gesetze an allen weiteren Anhaltspunkten für dessen Auffassung als Frachtgeschäft fehlt.

Ebensowenig kann auf Art. 422 des H. G. B., wonach jede zur öffentlichen Benutzung für den Güterverkehr eröffnete Eisenbahn unter bestimmten Voraussetzungen zur Güterbeförderung verpflichtet ist, Bezug genommen und daraus gefolgert werden, dass auch die lediglich auf Grund dieser Bestimmung von der Eisenbahn eingegangenen Frachtgeschäfte von dem Gesetze selbst unter die Normen des Frachtvertrages gestellt worden seien. Denn der Art. 422 statuirt nicht den Zwang zur Beförderung schlechthin, sondern lediglich die Verpflichtung zur Eingehung eines Frachtgeschäftes, und ein Frachtvertrag kommt auf Grund dieser Vorschrift nur zu Stande, wenn er von der Eisenbahn entsprechend derselben geschlossen wird. Die Beförderung von Postwagen auf Grund des Eisenbahnpostgesetzes hat aber ohne Weiteres zu erfolgen und vollzieht sich ausschliesslich auf Grund des Gesetzes.

Weiterhin fehlt es in Ansehung dieser Transportleistungen insofern an einem wichtigen Merkmale des Eisenbahnfrachtvertrages, als für den Abschluss eines solchen nach § 51 der Verk. Ord. die Ausstellung eines Frachtbriefes vorgeschrieben ist. Wenn man auch diesem Begleitpapiere für das Eisenbahnfrachtgeschäft richtigerweise nicht die Eigenschaft einer für das Zustandekommen des Vertrages absolut nothwendigen Voraussetzung, sondern nur die Bedeutung beizumessen hat, dass die Eisenbahn die Eingehung jedes Frachtgeschäftes von der Ausstellung eines den Vorschriften des § 51 der Verk. Ord. entsprechenden Frachtbriefes abhängig machen darf (Eger S. 98), so spricht doch die Thatsache, dass sich die hier fraglichen Transportleistungen abweichend von anderen Eisenbahntransporten ohne Beigabe eines Frachtbriefes vollziehen, jedenfalls nicht dafür, dass die Betheiligten hier ein Frachtgeschäft gewollt haben.

Gilt das vorstehend Ausgeführte für alle Transportleistungen der Eisenbahnen auf Grund des Eisenbahnpostgesetzes, so erscheint hinsichtlich der nach Art. 2 dieses Gesetzes zu befördernden Postwagen die Annahme eines als Frachtvertrag überhaupt und als Eisenbahnfrachtvertrag insbesondere zu beurtheilenden Rechtsverhältnisses auch deswegen unzulässig, weil in diesem

Falle die Postwagen von der Eisenbahn ohne jede Vergütung zu transportiren sind. Die Entgeltlichkeit der Transportleistung und die Vereinbarung einer Fracht zwischen den vertragschliessenden Theilen bildet aber einen wesentlichen Bestandtheil jedes Frachtvertrages. Dies ergiebt sich schon aus dem in Art. 390 des Handelsgesetzbuches aufgestellten Requisite der „Gewerbemässigkeit“ des betreffenden Transportbetriebes. Vgl. Entsch. des vormal. Reichsoberhandelsger. v. 24. März 1874, Entsch. Bd. 13 S. 133 fg.; Puchelt, a. a. O. S. 446, N. 13; Eger, a. a. O. S. 9 unten, S. 12. Ziffer 7.

Ist ferner als eines der wesentlichsten Kriterien des gewerbemässigen Betriebes der auf den Abschluss einer ganzen Reihe von Handelsgeschäften einer bestimmten Art gerichtete Wille des Unternehmers anzusehen (vgl. Eger a. a. O. S. 9 und S. 12, Ziffer 4), so fehlt es bezüglich der hier fraglichen Transportleistungen auch an dieser Voraussetzung des Frachtgeschäfts, da in Ansehung der den Eisenbahnen zu Gunsten der Post auferlegten, sehr onerosen Transportverpflichtungen ein hierauf gerichteter allgemeiner Wille a priori auf Seiten der Eisenbahnen offenbar nicht vorliegt und man auch hier zu einer sehr gewaltsamen Rechtsfiktion Zuflucht nehmen müsste, um einen solchen als durch das Gesetz supplirt anzunehmen.

Beruht nach Alledem die Verpflichtung der Eisenbahn zur Beförderung von Wagen zu Zwecken des Postdienstes ausschliesslich auf dem Gesetze und kommt auch bei Erfüllung dieser Verpflichtung ein Frachtvertragsverhältniss zwischen den beiden Verwaltungen nicht zu Stande, so hat man es hier eben mit einer reinen obligatio ex lege zu thun, die in jeder Richtung und insbesondere auch in Ansehung der Haftverbindlichkeit der Eisenbahnen für die beförderten Postwagen nach Massgabe des betreffenden Gesetzes und soweit dieses hierüber keine Normen giebt, nur nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen beurtheilt werden kann.

Im Eisenbahnpostgesetze fehlt es nun an allen direkten Vorschriften über die Haftpflicht betreffs der beförderten Wagen und ihres Inhaltes. Sucht man aber nach Analogien, so sprechen die Bestimmungen des Art. 6 Abs. 2 des Gesetzes, wonach die Postverwaltung die Kosten der Unterhaltung der Eisenbahnpostwagen zu tragen hat, und des Art. 8, wonach die Postverwaltung der Eisenbahn in Ansehung der ohne Verschulden der letzteren oder ihrer Organe beim Transport verunglückten Postbeamten wegen der nach den Gesetzen zu leistenden Entschädigungen regresspflichtig ist, weit mehr für die hier vertretene, als für die entgegengesetzte Auffassung.

Hiernach bleibt nur übrig, die Frage nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entscheiden, und dies führt zu dem Ergebniss: Die Eisenbahn kann für den Verlust oder die Beschädigung von Postwagen beim Transporte, also namentlich bei Eisenbahnunfällen, nur dann haftbar gemacht werden, wenn der Unfall durch ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Organe herbeigeführt worden ist; ist ein solches Verschulden nicht nachzuweisen, so hat den dann vorliegenden kasuellen Schaden lediglich der Eigenthümer des Wagens zu tragen.

5.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport.

Von **Dr. L. Fuld**,
Rechtsanwalt in Mainz.

Bei den Verhandlungen der mit der Feststellung des internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 beauftragten Conferenzen hatte Deutschland zunächst die Errichtung einer Centralbehörde vorgeschlagen, welche für die Entscheidung von Regressstreitigkeiten die Stellung und Befugnisse eines internationalen Gerichtshofs besitzen solle; dieser Vorschlag fand nicht die Billigung der übrigen Staaten; man geht schwerlich in der Annahme fehl, dass die ablehnende Haltung derselben hauptsächlich durch die Rücksicht auf die Wahrung ihrer Hoheits- und Souveränitätsrechte hervorgerufen wurde, welche durch die Errichtung eines internationalen Gerichtshofes etwas eingeschränkt worden wären. An Stelle dieses Gerichtshofes beschloss man die Errichtung eines Centralamtes mit den Befugnissen, wie sie in den Art. 57 und 58 des Uebereinkommens in erschöpfender Weise geregelt worden sind.[1])

I. Was zunächst die staatsrechtliche Stellung des Centralamtes betrifft, so lässt sich dasselbe weder als eine Gerichts- noch als eine Verwaltungsbehörde im eigentlichen Sinne charakterisieren; zwar übt es sowohl richterliche wie verwaltende Befugnisse aus, und ein Blick in die Bestimmungen des Art. 57 zeigt, dass seine Hauptthätigkeit auf dem verwaltenden Gebiete liegt, allein als eine Verwaltungsbehörde in technischem Sinne lässt sich das Amt trotzdem nicht bezeichnen, weil ihm jede Befugniss zur Executive fehlt, ohne die eine Verwaltungsbehörde nicht gedacht werden kann. Allerdings hat die Ausbildung des internationalen Verwaltungsrechts zu der Errichtung internationaler Behörden geführt, deren Thätigkeit auf dem Gebiete der Verwaltung liegt und welche gleichwohl der Befugniss zur executiven Durchführung ihrer Anordnungen entbehren; es sind dies neue eigenartige behördliche Organe auf internationalrechtlicher Grundlage, welche in die historische Behördenorganisation nicht vollständig passen; zu diesen gehört auch das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport; ohne eine Verwaltungsbehörde im Sinne des nationalen Verwaltungsrechts zu sein, besitzt es die Stellung einer Ver-

[1]) Literatur: Gerstner, Internat. Eisenb. Frachtrecht §§ 77—82 S. 452—477. Schwab, Das internat. Uebereink. S. 376—409. Rosenthal, Internat. Eisenbahnfrachtrecht §§ 43. 44 S. 296—310. Eger, Das internat. Uebereinkommen S. 763—781.

waltungsstelle im Sinne des internationalen Verwaltungsrechts, und es ist zutreffend, wenn man das Internationale Postbüreau als sein Analogon bezeichnet hat.

II. Wie soeben bemerkt liegt die Hauptthätigkeit des Amtes auf dem Gebiete der Verwaltung; dies kommt schon in den einleitenden Worten des Art. 57 zum Ausdruck, in denen es heisst, dass ein Centralamt errichtet werden soll, um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern; die verwaltende Thätigkeit erstreckt sich nun im Einzelnen auf die Erfüllung folgender Aufgaben:

1) die Entgegennahme der Mittheilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und jeder der betheiligten Eisenbahnverwaltungen und ihre Uebermittelung an die übrigen Staaten und Verwaltungen; hierbei wird vorausgesetzt, dass es sich nur um solche Mittheilungen handelt, welche für das internationale Frachtwesen von Bedeutung sind bezw. dasselbe direct berühren; man wird also dem Centralamte das Recht der Prüfung zwischen den ihm zugehenden Mittheilungen einräumen müssen, soweit nicht das Uebereinkommen selbst ihm eine Verbreitung der Mittheilung ohne selbständige Prüfung des Inhaltes zur Pflicht macht; dies ist der Fall in Ansehung der Hinzufügung oder Streichung von Eisenbahnlinien in dem Uebereinkommen, Art. 58, sowie der Mittheilung der in Art. 2 Absatz 1 und 3 bezeichneten Gegenstände. Der Pflicht des Centralamtes zur Entgegennahme und Verbreitung der gedachten Mittheilungen entspricht die Pflicht der Staaten und Eisenbahnverwaltungen, ihm dieselben zugehen zu lassen; würde dieser Pflicht nicht nachgekommen, so wäre das Amt berechtigt, den Bundesrath der Schweiz zu ersuchen, im diplomatischen Wege auf die strikte Erfüllung derselben hinzuwirken.

2) Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen; diese Aufgabe erfüllt das Amt in der Hauptsache durch Herausgabe der von ihm veröffentlichten Zeitschrift. Das Uebereinkommen lässt dem Amte hierbei völlig freie Hand, von der Unterstellung ausgehend, dass es schon zwischen wichtigen und bedeutungslosen Nachrichten unterscheiden werde.

3) Die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlass vorliegt, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen.

Nach Art. 59 soll mindestens alle drei Jahre eine Conferenz der Delegirten der Vertragsstaaten zusammentreten, um die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen; die geschäftliche und sachdienliche Vorbereitung dieser Conferenzen ist Sache des Centralamtes, und die Erfüllung der ihm durch die vorgenannte Bestimmung zugewiesenen Aufgabe dient dieser Vorbereitung; es bildet keinen Unterschied, ob die Vorschläge zur Abänderung und Verbesserung des Uebereinkommens von Privaten oder von Seiten der Staaten bezw. der Eisenbahnverwaltungen ausgehen; die Vorschläge der letzteren kann das Amt nicht zurückweisen, es ist vielmehr verpflichtet, dieselben zu prüfen und in der entsprechenden Form den übrigen Staaten und

Verwaltungen rechtzeitig zugehen zu lassen; gegenüber den von privater Seite kommenden Vorschlägen hat das Amt dagegen durchaus unbeschränktes Wahlrecht, ob es sich damit näher befassen oder sie ohne Weiteres zurückgeben will. Selbstverständlich wird das Amt auch die Anregungen von Privaten nicht schlechthin unbeachtet lassen, allein eine Pflicht, dieselben ebenso zu behandeln, wie die von den Vertragsstaaten und Vertragsverwaltungen ausgehenden, liegt ihm auf Grund des Art. 57 nicht ob. Natürlich ist das Amt befugt, auch aus eigener Initiative Vorschläge zur Abänderung des Uebereinkommens zu entwickeln, welche derselben geschäftlichen Behandlung und Vorbereitung unterliegen, wie die von den Vertragsstaaten ausgehenden.

Was das Recht des Amtes betrifft, den Zusammentritt einer Conferenz vorzuschlagen, so ergiebt sich aus Art. 59, dass das Amt ein selbständiges Vorschlagsrecht nicht besitzt; das Uebereinkommen sieht den Zusammentritt regelmässiger und ausserordentlicher Conferenzen vor; letztere treten auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten zusammen, wenn die Mehrheit aller Vertragsstaaten sich dafür ausspricht. Das Centralamt kann also die Beschlussfassung der Vertragsstaaten über den Zusammentritt einer solchen ausserordentlichen Conferenz nur dann herbeiführen, wenn ein Viertel derselben dies verlangt; ist dieser Voraussetzung genügt, so muss das Centralamt den sämmtlichen Staaten den Zusammentritt der ausserordentlichen Conferenz vorschlagen, es hat nicht die Befugniss, den hierauf gerichteten Antrag der betreffenden Staaten mit der Begründung abzulehnen, dass ihm ein Bedürfniss für den Zusammentritt einer ausserordentlichen Conferenz nicht vorzuliegen scheine.

4) Die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Zur Ausführung dieser wichtigen Aufgabe hat das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes in Art. III einige Bestimmungen getroffen, welche sich jedoch nur auf die Einziehung rückständiger Forderungen beziehen; inhaltlich derselben dient das Amt als Vermittler bei der Regulirung der aus einem internationalen Transporte herrührenden Forderungen auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung. Wird dem Amte eine derartige Forderung zur Kenntniss gebracht, so fordert es die schuldnerische Bahn ungesäumt auf, dieselbe zu regulieren oder die Gründe der Weigerung anzugeben; kommt die Bahn dieser Aufforderung binnen vierzehn Tagen nicht nach, so wird eine zweite an sie gerichtet unter der Androhung der Folgen einer weiteren Weigerung; wird auch dieser binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Direktor des Amtes dem Staate, welchem die betreffende Bahn angehört, hiervon Mittheilung mit dem Ersuchen zu machen, die geeigneten Massregeln in Erwägung zu ziehen und insbesondere zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichniss zu belassen sei; bleibt diese Mittheilung seitens des betreffenden Staates binnen einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, so wird angenommen, dass der be-

treffende Staat für die Zahlungspflicht der schuldnerischen Bahn ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme; die gleiche Annahme findet statt, wenn der Staat erklärt, dass er nicht beabsichtige, die schuldnerische Eisenbahn aus der Liste zu streichen. Geht dagegen von der schuldnerischen Eisenbahn eine Erklärung mit Begründung der Weigerung ein, so ist zu unterscheiden, ob dieselbe nach Ansicht des Amtes eine ausreichende ist oder nicht; in dem ersteren Falle werden die Parteien vor den zuständigen Richter verwiesen, in dem letztern hat der Direktor des Amtes zunächst die Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu bezeichnender Sachverständiger einzuholen und sich sodann darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Bahn die Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe; dieser Betrag bleibt bis nach der Entscheidung durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes niedergelegt; das Gleiche ist der Fall, wenn die Forderung von der Bahn theilweise bestritten wird.

5) Die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung der Eisenbahnen in den in Gemässheit des Art. 1 aufgestellten Listen entgegen zu nehmen.

6) die Mittheilung des Verzeichnisses der unter Art. 2 Ziffer 1 und 3 fallenden Gegenstände an die Vertragsstaaten sowie die Aufstellung des Verzeichnisses der unter Art. 2 Ziffer 2 fallenden Gegenstände und deren Mittheilung an die Vertragsstaaten.

III. Die gerichtlichen Befugnisse des Amtes beziehen sich auf die Entscheidung von Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander auf Begehren der Parteien; das Amt fungiert hierbei als Schiedsrichter. Vorausgesetzt wird, damit das Amt in Funktion treten kann, eine Streitsache zwischen Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen unterworfen sind und der von beiden Parteien in dieser Hinsicht bei dem Amte gestellte Antrag; ausgeschlossen sind also von der schiedsgerichtlichen Aburtheilung alle Streitigkeiten der Privaten mit den Eisenbahnen. Natürlich können die Eisenbahnen sich auch schon vor der Entstehung eines bestimmten Streitfalles über die Entscheidung ihrer aus einem internationalen Transportvertrage hervorgehenden Streitigkeiten durch das Amt allgemein einigen, und es würde letzteres in diesem Falle auch dann zur Abgabe der Entscheidung zuständig sein, wenn nur einer der Streittheile, aber unter Berufung auf die generelle Vereinbarung den Fall zur Entscheidung unterbreitet; die Gültigkeit einer derartigen Vereinbarung ist nach dem für die betreffenden paziszierenden Bahnen geltenden Rechte zu beurtheilen; ist sie nach diesem gültig, so wird sie auch von dem Centralamte anzuerkennen sein, ohne dass es darauf ankommt, ob ein solches Uebereinkommen auch nach dem an dem Sitze dieses geltenden Recht mit Rechtswirksamkeit geschlossen werden kann. Eine Befugniss, die Uebernahme des Schiedsrichteramtes abzulehnen, hat das Centralamt nicht; sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorhanden sind, muss es vielmehr dem Ersuchen entsprechen. Welcher Art die Streitigkeiten zwischen den Bahnen sind bezw. welchen Inhalt sie haben, ist für die Kompetenzfrage bedeutungslos, sofern es sich nur um Streitigkeiten aus einem internationalen Transport handelt.

Die Entscheidungen, welche das Centralamt auf Grund seiner schiedsrichterlichen Kompetenz abgegeben hat, sind unter den in Art. 56 bezeichneten Voraussetzungen in dem Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten ebenso vollstreckbar, wie die Entscheidungen der Landesgerichte. Art. 56 spricht von Urtheilen, welche auf Grund des Uebereinkommens von dem zuständigen Richter erlassen werden, das Zentralamt ist aber, sofern es unter den gesetzlichen Voraussetzungen eine schiedsrichterliche Entscheidung abgiebt, ebenfalls ein zuständiger Richter; fraglich könnte nur sein, ob das Verfahren vor dem Centralamt, wie es durch die Verordnung des schweizerischen Bundesrathes vom 29. November 1892 geregelt ist, als ein kontradiktorisches im Sinne des Art. 56 bezeichnet werden kann? Trotzdem nicht in Abrede zu stellen ist, dass zu Gunsten der Entscheidung dieser Frage in verneinendem Sinne sich manche Gründe geltend machen lassen, scheint uns doch die Beantwortung in bejahendem Sinne die richtigere zu sein. Es steht kein rechtliches Hinderniss im Wege, vor der Entscheidung auch eine mündliche Verhandlung anzuberaumen und den Vertretern der Streittheile Gelegenheit zur mündlichen Ausführung zu geben. Im Uebrigen ist zu bemerken, dass für das schiedsrichterliche Verfahren vor dem Centralamt die am Sitze desselben bestehenden Vorschriften gelten und sich nach Massgabe derselben auch die Frage beantwortet, ob und in welcher Weise die Entscheidungen des Schiedsgerichtes mittelst Anrufung des ordentlichen Richters angefochten werden können. Vollstreckbare Urtheile des Centralamtes, welche dem Art. 56 des Uebereinkommens entsprechen, können auch in denjenigen Staaten zur Erlangung des Exequatur benützt werden, in welchen die Vollstreckbarkeitserklärung ausländischer schiedsgerichtlicher Urtheile sonst versagt wird.

6.

Das Verfügungsrecht bei Verlust des Frachtbriefduplikates. (Nach Artikel 15 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.)

Von **Dr. Josef Schwab** in Wien.

Die Frage, ob der Absender nach Art. 15 des internationalen Uebereinkommens (sowie nach dem demselben nachgebildeten § 64 der deutschen Verkehrs-Ordnung bezw. des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements) bei Verlust des Frachtbriefduplikates (oder Aufnahmescheines) seines Verfügungsrechtes absolut beraubt und den während des Transportes noch abwendbaren Gefahren rettungslos preisgegeben ist, spitzt sich dahin zu, ob die ohne Vorweisung des Duplikates ertheilte Verfügung nichtig ist oder nicht. Denn nur im letzteren Falle könnte die Bahn eine solche Verfügung ohne Rechtsverletzung und ohne die Folgen der Nichtigkeit befürchten zu müssen, im Interesse des Absenders durchführen, wenn sie dieser gegen etwaige Ansprüche des Empfängers, sei es durch dessen Zustimmung, sei es durch den strikten Nachweis des Verlustes des Duplikates oder durch eine Kaution etc. sicherstellt. — Dass dies thatsächlich seitens einsichtsvoller Bahnen geschieht und dadurch enorme Schädigungen der Absender verhindert werden, möchte ich nur constatiren und keineswegs als Begründung für die Beantwortung der aufgeworfenen Frage benützen.

Zunächst ist vielmehr festzustellen, dass sich die herrschende Ansicht in der Litteratur*) für die Nichtigkeit entscheidet.

Der Wortlaut der betreffenden Bestimmungen, auf welchen das Hauptgewicht gelegt wird, ist folgender:

Art. 15.

> „(6) Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.
>
> (7) Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig."

*) Vergl. Eger, Das internat. Uebereinkommen etc. S. 257 ff, Gerstner, Internat. Eisenbahnfrachtrecht S. 248 ff, Rosenthal, Internat. Eisenbahnfrachtrecht S. 123 ff.

Dieser Wortlaut spricht scheinbar für die herrschende Ansicht, aber nur scheinbar.

Aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmungen habe ich an anderer Stelle*) nachzuweisen versucht, dass nur die schriftliche, vom Absender zu unterzeichnende Formularerklärung als eine bei sonstiger Nichtigkeit unerlässliche Form der Verfügung beabsichtigt war und dass die Einschaltung der erst bei der 3. Berner Konferenz beantragten, andere praktische Zwecke verfolgenden Wiederholung der Erklärung auf dem Duplikate, welches dem Absender zurückzugeben ist, zwischen den ersten Satz des Abs. 6 und Abs. 7 als ein redaktioneller Missgriff anzusehen ist. Meine als irrig bezeichnete, aber nicht widerlegte Ansicht möchte ich nun im Wege der Auslegung noch weiter erhärten. Bei Annahme der gegentheiligen, herrschenden Anschauung müsste die bei sonstiger Nichtigkeit zu beachtende Form der Verfügungsertheilung nicht nur aus der Ausstellung einer schriftlichen, vom Absender unterzeichneten Erklärung nach dem vorgeschriebenen Formulare, sondern noch aus Folgendem bestehen:

I. Wiederholung der Erklärung auf dem Frachtbriefduplikat.

Die auf dem Duplikate zu wiederholende, ihrem Inhalte nach leider missglückte Erklärung hat nach Abs. 6 erster Satz bezw. § 7 der Ausführungsbestimmungen zu lauten:

Nachträgliche Anweisung.

. . . ., den . . . . 18 . .

Die Güter-Expedition der . . . . Eisenbahn zu . . . . ersuche(n) ich (wir), die mittelst Frachtbrief d. d. . . . . den . . . . 18 . . zur Beförderung

an . . . .

zu . . . .

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilogramm

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern,
2. an . . . . in . . . . Station . . . . der . . . . Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

---

*) Schwab, Das internat. Uebereinkommen etc. S. 166 ff.

Schon hier ist kaum anzunehmen, dass die vollständige wörtliche Wiederholung dieser Erklärung auf dem Duplikate wirklich verlangt werden könnte, was der Fall sein müsste, wenn auch diese Vorschrift bei sonstiger Nichtigkeit zu beachten wäre (so consequent Eger a. a. O. S. 294). Kann man aber wirklich dem Absender zumuthen, dass er auf dem Duplikate statt eines einfachen Hinweises auf die in demselben bezeichnete Sendung alle Frachtbriefdaten bei sonstiger Nichtigkeit wiederholen müsse?

Ohne Uebertreibung kann man behaupten, dass unter solchen Voraussetzungen fast alle bisher ertheilten Verfügungen nichtig sind. Speziell die österreichische und ungarische Aufsichtsbehörde müsste der Vorwurf treffen, dieser Nichtigkeit Vorschub geleistet zu haben, weil in dem genehmigten Tarif Theil I der österreichischen und ungarischen Bahnen ausdrücklich vorgesehen ist, dass die auf dem Duplikate zu wiederholende Erklärung zu lauten habe:

„Diese Sendung ist an meine Adresse dahier zurückzuliefern“ oder „diese Sendung ist an . . . . in . . . . Station der . . . . Eisenbahn zu senden.“

Um trotzdem bei der herrschenden Ansicht zu beharren, müssen die Worte: „Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplikate zu wiederholen“ in einer freieren Weise ausgelegt werden, als sie bei strengen Formvorschriften zulässig erscheint.

2. Vorlage des mit der wiederholten Erklärung versehenen Frachtbriefduplikates gleichzeitig mit der Erklärung an die Eisenbahn.

Die herrschende Ansicht hat fast immer nur dieses Moment im Zusammenhalt mit Abs. 2 *) als eine bei sonstiger Nichtigkeit zu beachtende Form im Auge. Aber grade der Abs. 2 scheint mir dafür zu sprechen, dass dem nicht so sei.

Kann man annehmen, dass die Redaktoren den Bahnen die Befolgung nichtiger Verfügungen ohne Weiteres zugemuthet haben oder auch nur zumuthen durften? Wäre es weiters unbedingt nothwendig, dem Empfänger für den durch die Ausführung einer nichtigen Verfügung entstandenen Schaden einen besonderen Anspruch gegen die Bahn einzuräumen?

Ist die Verfügung mangels der Form nichtig, so hat der Empfänger nach Art. 16 das Recht auf Uebergabe des Gutes ebenso, als ob keine Verfügung ertheilt worden wäre, und, falls das Gut an einen Dritten ausgefolgt wurde, (was auch nach gerichtlichen Entscheidungen dem Verluste gleichzuachten ist: Urtheil des Oester. O. G. H. 5. Juli 1871 Röll Nr. 78), den Ersatzanspruch wegen Verlust gegen die Bahn.

Wollte man annehmen, dass sich Abs. 2 mit der Befolgung von nichtigen

*) Abs. 2 lautet:

(²) Dieses Recht steht indess dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

Verfügungen ohne „Vorzeigung“ des Duplikates befasst und eine besondere Folge der angeblichen Nichtigkeit normirt, hingegen erst in Abs. 6 und 7 Verfügungen ohne „Vorlage“ (und Rückgabe) des Duplikates für nichtig erklärt werden, so hiesse dies einen redaktionellen Missgriff zugeben, der noch weniger zu rechtfertigen wäre, als die aus der Entstehungsgeschichte erklärliche Einschaltung des Abs. 6 an einer ungeeigneten Stelle.

3. Rückgabe des mit der wiederholten Erklärung vorgelegten Duplikates von der Eisenbahn an den Absender.

Hier würde zu den formellen Rechtshandlungen des Absenders auch noch eine formelle Rechtshandlung der Eisenbahn hinzutreten. Bekanntlich werden Verfügungen häufig durch die Post oder Boten an die Bahn übersendet, so dass zur Zeit der Entscheidung über die Annahme der Verfügung weder der Absender noch ein Bevollmächtigter desselben anwesend ist, dem die Bahn das Duplikat übergeben könnte. Wird nun die Verfügung erst mit der nachträglichen Rückstellung des Duplikats rechtsgültig? und, wenn letzteres vor der Rückgabe in Verlust geräth, macht auch dieser die Verfügung nichtig?

Consequenterweise müssen auch diese Fragen von der herrschenden Lehre bejaht werden.

Nach derselben würden sich somit die für die Verfügungsertheilung bei sonstiger Nichtigkeit zu beachtenden Formalitäten aus vier Rechtshandlungen zusammensetzen, von denen drei durch ein Rechtssubject und eine durch ein anderes auszuführen sind. Der Mangel irgend einer dieser Handlungen hätte die Nichtigkeit der Verfügung zur Folge.

Ein solcher Formalismus ist nach modernen Rechtsbegriffen und in der modernen Gesetzgebung (welche als die Gültigkeit von Rechtsakten bedingende Formen nur einen bestimmten Inhalt von Urkunden oder die Ausfertigung von gerichtlichen bezw. Notariatsakten oder endlich die Anwesenheit einer bestimmten Zahl von Zeugen kennt) etwas geradezu Unerhörtes.

Und selbst da, wo sich in den der Geschichte angehörenden Rechten ein ähnlicher Formalismus findet, war durch die Beiziehung von Zeugen oder durch protokollarische Feststellungen für die Beweisbarkeit der sonst wegen Formgebrechen in ihrer Existenz bedrohten Rechte vorgesorgt.

Wie steht es hingegen mit der Beweisfrage hinsichtlich der besprochenen Formalitäten bei Verfügungen?

Nur die vorschriftsmässig ausgestellte Erklärung ist zugleich ein formelles Beweisdokument, mangels eines vorgesehenen Anerkenntnisses seitens der Bahn auf derselben allerdings nur gegen den Absender.

Für die Wiederholung der Erklärung auf dem Duplikate zur Zeit der Verfügungsertheilung (denn darauf kommt es an), für die Vorlage des Duplikates gleichzeitig mit der Verfügung an die Bahn, sowie für die erfolgte Rückgabe des Duplikates an den Absender sind in den betreffenden Vorschriften gar keine Beweismittel vorgesehen. Zur Bescheinigung über die Ertheilung bezw. Annahme der Verfügung ist die Bahn, sofern sie dies nicht freiwillig thun will, durch die bezüglichen Normen überhaupt nicht verpflichtet.

Dieser Umstand ist von besonderer Bedeutung für die Verkehrsordnung bezw. das Betriebsreglement, in welchen die Aufnahmebescheinigung (Duplikat oder Aufnahmeschein) nicht obligatorisch ist. Bei Nichtertheilung einer Aufnahmebescheinigung ist der zweite Satz des Abs. 6 für die Verfügungsertheilung belanglos. Man muss sich deshalb auch fragen, ob es bei der Redaktion der Verkehrsordnung bezw. des Betriebsreglements möglich gewesen wäre, auf den obligatorischen Charakter der Aufnahmebescheinigung zu verzichten, wenn die Vorlage derselben einen integrirenden Bestandtheil der für Verfügungsertheilungen bei sonstiger Nichtigkeit zu beachtenden Formalitäten bilden würde. Jedenfalls wären zum Theil facultative Formvorschriften, von deren Befolgung die Rechtsgültigkeit des Geschäftes abhängt, eine juristische Neuerung. Für die nach Art. 15 Abs. 6 in der Rückgabe des Duplikates an den Absender etwa zu erblickende stillschweigende Annahme der Verfügung seitens der Bahn ist, ebenso wie für die Vorlage des Duplikates seitens des Absenders, bei dem häufig wechselnden Bahnpersonale und der Befangenheit der in Betracht kommenden Personen ein Zeugenbeweis kaum herstellbar. Parteieneide sind aber gewiss ungeeignete Beweismittel für solche bei sonstiger Nichtigkeit des Rechtsgeschäftes zu beachtende Formalitäten.

Auf Grund aller dieser Erwägungen gelange ich zu der Schlussfolgerung, dass es den Redaktoren nicht zugemuthet werden darf, dass sie etwas Irrationelles, einen kaum beweisbaren Formalismus sondergleichen schaffen wollten, dass sich daher Abs. 7 nur auf die wirkliche Formvorschrift des Abs. 6 erster Satz beziehen kann und dass der zweite Satz anderweitige, mit der Formvorschrift im Zusammenhang stehende Normen enthält, welche, insofern sie die Bescheinigung über die Verfügungsertheilung bezwecken, nicht ausreichen.

Wollte man nur die Vorlage des Duplikates und nicht auch die wörtliche Wiederholung der Erklärung auf dem Duplikate und dessen Rückgabe an den Absender zu den bei den sonstiger Nichtigkeit zu beachtenden Formen rechnen, so wäre dies eine nicht zu rechtfertigende Willkürlichkeit. Zudem muss man bedenken, dass die „Vorzeigung“ (bezw. „Vorlage“) des Duplikates ausser der auch in anderer Weise leicht zu erbringenden Legitimation des Absenders lediglich dem Interesse jenes Empfängers dient, welchem der Absender das Duplikat übergeben hat. Dieses Interesse ist jedoch durch Abs. 2 so hinreichend geschützt, dass ein Grund dafür fehlt, an die Nichtvorlage eines sonst werthlosen Dokumentes auch noch die Nichtigkeit der Verfügung zu knüpfen.

Dem Wortlaut des Abs. 7 wird sicherlich weniger Gewalt angethan, wenn man ihn nur auf die wirkliche und erweisliche, dem modernen Recht entsprechende „Form“ des Abs. 6 erster Satz bezieht, als wenn man den klaren und unzweifelhaften Wortlaut des Art. 13 Abs. 1 letzter Satz: „Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, dürfen nicht mit Nachnahmen belastet werden“, um dieser und jener Bahn Fischtransporte zu erhalten, dahin auslegt, dass die Bahn solche nur dem Absender durch Art. 13 untersagte Nachnahmen gestatten dürfe, und dies in

demselben Athem, in dem auch jene dem Uebereinkommen widersprechende Bestimmungen nach Art. 4 (mit Recht) als ungültig bezeichnet werden, welche dem Publikum günstigere Bedingungen zugestehen (Archiv für Eisenbahnwesen 1894 Heft 4 S. 810 und 811; vergl. auch Zeitschrift für internat. Eisenbahntransport. I. Jahrgang S. 233 und 394).

Es ist anzunehmen, dass eine einsichtsvolle Mehrheit den Art. 15 früher oder später von seinen Schlacken reinigen und die lediglich einem bedingten Interesse des Empfängers dienende Vorlage des Duplikates nicht wirklich zu einem bei sonstiger Nichtigkeit erforderlichen Formalakt stempeln wird, welcher bei Verlust des Duplikates zum unabwendbaren Schaden der Absender durch Nichts ersetzt werden könnte.

In der Zustimmung dazu, dass für den Fall des Verlustes des Duplikates bei Verfügungen vorzusorgen sei, liegt übrigens ein indirektes Eingeständniss dafür, dass das Unterlassen der Vorlage des Duplikates nicht die Nichtigkeit der Verfügung zur Folge hat, andernfalls sie ja nicht ersätzlich wäre. Worin der Ersatz bestehen könnte, habe ich an anderer Stelle (a. a. O. S. 173ff) erörtert.

Hier möchte ich schliesslich nur noch darauf hinweisen, dass die allgemeinen Tarifbestimmungen der italienischen Bahnen vom 1. Juli 1885 im Art. 109, Abänderungen des Frachtvertrages, sub b) auch festsetzen, dass der Absender keine (der in Betracht kommenden) Verfügungen treffen kann, ohne die ihm übergebene Aufnahmebescheinigung vorzulegen, sub c) jedoch anordnen: „Wenn wegen behaupteter Verlegung oder Vernichtung der Aufnahmebescheinigung dieselbe nicht vorgelegt werden kann, so ist der Absender zur Ertheilung der sub b) erwähnten Verfügungen nur gegen angemessene Sicherstellung (Kaution) für die Dauer der ganzen Verjährungsfrist zuzulassen."

Mit einer solchen Bestimmung am richtigen Orte wäre allen Betheiligten gedient.

7.

Die Strassenbahnen und die deutsche Reichsgesetzgebung.

Von **W. Coermann,**
Amtsrichter in Bolchen (Lothringen).

Seit Fertigstellung der den Hauptverkehrsbedürfnissen entsprechenden Eisenbahnlinien hat sich ein erhöhtes Interesse den Strassenbahnen zugewandt. Die fortschreitende Technik hat hier eine Reihe von neuen Betriebsarten eingeführt, welche bei den Eisenbahnen bislang noch keine Verwendung gefunden haben, zum Teil auch für diese überhaupt ungeeignet sind. Unter den Strassenbahnen sind zu unterscheiden: 1) Pferdebahnen, 2) Bahnen, die mit elementarer Kraft, zum Beispiel Dampf, Elektrizität, Luftdruck, Natronlauge etc., oder durch ein ununterbrochenes Drathseil bewegt werden, endlich 3) die schwebenden Drathseilbahnen. In der Gesetzgebung haben diese Verkehrsmittel eine besondere Beachtung nicht gefunden, sie werden zwar als Eisenbahnen im weitesten Sinne des Wortes angesehen, die Anwendung der diese betreffenden Gesetze auf die Strassenbahnen ist jedoch nur in beschränktem Masse zulässig.

Die reichsgesetzlichen Bestimmungen über Eisenbahnen finden sich teils im Verfassungs- und Verwaltungsrecht, teils im bürgerlichen Recht und im Strafrecht.

I. Verfassungs- und Verwaltungsrecht.

Durch Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung ist das „Eisenbahnwesen" der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben im Interesse der Landesvertheidigung und des Allgemeinen Verkehrs unterstellt. Den Umfang dieses Eingriffsrechtes des Reiches in das den Einzelstaaten überlassene Hoheitsrecht über die Eisenbahnen begrenzen die Artikel 41 ff. der Verfassung. Diese begründen einerseits Rechte für das Reich, insbesondere 1) zum Bahnbau und zur Konzessionirung von Bahnen im ganzen Reichsgebiete 2) zum Verbot der Verleihung jedweden Widerspruchsrechtes durch die Einzelstaaten an Konkurrenzbahnen, andererseits Pflichten für die Eisenbahnverwaltungen, deren wichtigste die Transport- und Tarifpflicht, die Anlegung und Ausrüstung nach einheitlichen Normen, die Einführung übereinstimmender Betriebs- und Transporteinrichtungen, insbesondere gleicher Bahnpolizei- und Betriebs-Reglements, die Einrichtung der für den Durchgangs-

verkehr nöthigen Personen- sowie der zur Bewältigung des Güter-Verkehrs erforderlichen Güter-Züge, die Duldung des Anschlusses fremder Bahnlinien, sowie die Fortleitung der direkten Wagen derselben sind. Weitere Pflichten betreffen die Ermässigung der Tarife bei Notständen und die besonderen Vorkehrungen für Militairzwecke in Kriegszeiten. Zur Ausübung des dem Reiche zustehenden Aufsichtsrechtes ist durch Gesetz vom 27. Juni 1873 das Reichseisenbahnamt eingerichtet.

Sind hierdurch die Eisenbahnen auch noch nicht zu Reichsverkehrsanstalten erklärt, so hat das Reich damit doch so weitgehende Befugnisse erhalten, dass es zweifelhaft erscheinen muss, ob die Reichsverfassung vom Jahre 1871 auch die Strassenbahnen hat treffen wollen. Immerhin bilden vorstehende Rechte einen Teil der Hoheitsrechte, die das Reich an Stelle der Einzelstaaten selbst ausübt. Diese haben aber dieselbe Bedeutung und Grundlage wie die den Einzelstaaten verbliebenen Hoheitsrechte, insbesondere das unbestrittene Recht der Konzessionserteilung [1]). Letzteres ist durch die Bedeutung der Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr, die durch die Bahnbauten und den Bahnbetrieb notwendig gewordenen tiefgehenden Eingriffe in die Privatrechte vieler Personen sowie die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen aussergewöhnlichen Gefahren begründet. Diese Gesichtspunkte sind auch für die vorerwähnten Rechte und Lasten und deren Begrenzung maassgebend.

Dass bei den Pferdebahnen weder das besondere Maass der Gefahr noch die erwähnten Beschränkungen des Privateigenthums eintreten, ist ausser Zweifel, auch fehlt die Bedeutung für den allgemeinen Verkehr; ein Gleiches gilt in der Regel bei den elektrischen Bahnen. Dem gegenüber stehen jedoch die Dampfstrassenbahnen; die Sonderheiten der Eisenbahnen kommen, wenn auch in geringerem Umfange, auch bei ihnen vor. Trotzdem werden sie allgemein den Eisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung nicht zugezählt, eine Auffassung, der das Reichsgericht in einem Urteile vom 19. Mai 1885 (Entsch. i. Strafs. Bd. 12 S. 205) Ausdruck verliehen hat. Doch hat dieses Prinzip eine in keiner gesetzlichen Bestimmung begründete Ausnahme erlitten. Die von Haupteisenbahnen verwalteten Strassenbahnen werden mit diesen gleich behandelt und die Bestimmungen auf Nebenbahnen für sie in Anwendung gebracht.

Die praktische Bedeutung des Unterschiedes liegt in folgenden Sätzen:

1) Strassenbahnen können vom Reich ohne Zustimmung der Einzelstaaten nicht erbaut werden.
2) Die Haupteisenbahnen brauchen ihren Anschluss nicht zu dulden und nicht ihre Transportmittel zu übernehmen.
3) Die Strassenbahnen haben weder eine Transportpflicht noch eine Verpflichtung, ihre Tarife einheitlich aufzustellen und öffentlich bekannt zu machen, soweit ihnen solches bei der Konzessionierung nicht zur Bedingung gemacht ist.
4) Die Tarifermässigungen bei Notständen und die besonderen Kriegsleistungen können von ihnen nicht verlangt werden.

---

[1]) Vergleiche Coermann, Nachbarrecht an Eisenbahnen S. 3.

5) Endlich sind sie der Beaufsichtigung durch das Reichseisenbahnamt nicht unterstellt. Nach der herrschenden Ansicht [1]) findet der § 6 der Gewerbeordnung auf Strassenbahnen keine Anwendung, der Betrieb derselben ist demnach der Gewerbeordnung unterworfen, und die Aufsicht über ihn gehört zur Zuständigkeit der Landesaufsichtsbehörden. Dieses bezieht sich jedoch nur auf den Betrieb, nicht auch auf die Genehmigung zum Bau einer Strassenbahn. Für die Konzession einer Bahn ist eine reichsrechtliche Regelung bisher nicht erfolgt, ein Reichsgesetz hierüber könnte aber für die Strassenbahnen nicht bindend sein und in dieser Richtung ergehende Landesgesetze nicht aufheben.

Wie die Strassenbahnen sind auch die mit Pferden oder Menschenkraft betriebenen Anschlussgeleise, die Rollbahnen in Bergwerken, Bau- und Fabrikbetrieben, ferner die Drahtseilbahnen, mögen sie auf Schienen laufen oder schweben, der Reichsgesetzgebung entzogen.

Eine weitere Handhabe zur Auslegung der in Frage stehenden Artikel der Reichsverfassung geben die folgenden, im Anschlusse an dieselben erlassenen Bekanntmachungen des Bundesraths v. 5. Juli 1892 (R. G. Bl. S. 691 ff.) nämlich die: 1) Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands; 2) Bestimmungen über die Befähigung zum Eisenbahnbetriebsbeamten; 3) Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands; 4) Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands; 5) Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands, sowie 6) Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. November 1892 (R. G. Bl. S. 923 ff.).

Die Eisenbahnen werden in Haupt- und Nebenbahnen geteilt und die gemeinsamen Regeln zusammengefasst. Eine Definition dieser Begriffe ist nicht gegeben, auch die Grenze zwischen beiden nicht festgelegt. Den einzigen hierauf bezüglichen Satz enthält die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen im § 74. Nach derselben gehören zu letzterer Art „alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen, für welche nach der Entschliessung der zuständigen Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichseisenbahnamtes die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands maassgebend ist.“ Bezüglich letzterer wird in dieser Bahnordnung bemerkt, dass sie sowohl Voll- als auch Schmalspurbahnen umfassen. Da auch hier jede weitere Begriffsbegrenzung fehlt, ist diese aus dem Zusammenhange zu entwickeln. Wesentlich sind der § 8, der die Aufstellung von Abteilungszeichen, Neigungszeiger und Werkzeichen vorschreibt, die folgenden Paragraphen, welche als einziges Betriebsmittel den Dampf kennen, die Bestimmungen des § 20 über Stationen, des § 37 ff. über Strecken- und Weichensignale, § 41 betreffend die Telegraphenverbindungen sowie § 44 über das Betreten der Bahn durch das Publikum. Alle diese Bestimmungen weisen darauf hin, dass unter „Nebeneisenbahnen“ nur auf Schienen laufende, mit Lokomotiven versehene Bahnen zu verstehen sind, welche sich einzig durch

[1]) Vergl. Reichsger. v. 7. 1. 86 in Jur. Woch. 1886 S. 10; dass. v. 31. 1. 89 in Entsch. i. Civils. Bd. 23. S. 224.

geringere Fahrgeschwindigkeit, weniger sorgfältige Bewachung sowie endlich dadurch von den Haupteisenbahnen unterscheiden, dass sie streckenweise auf offener Landstrasse ohne Abgrenzung gegen den sonstigen Verkehr fahren. Dem entspricht auch der jetzt allgemein mit diesem Worte verbundene Begriff. Dass in dem § 24, welcher von den Sicherungsvorschriften durch Bremsen handelt, auch die mit elementarer Kraft auf schiefer Ebene betriebenen Bahnen erwähnt sind, könnte als unbegründete Abweichung von dem vom Gesetzgeber gewollten Begriffe aufgefasst werden. Der § bemerkt übrigens nur, dass bei derartigen Bahnen der Erlass der erforderlichen Sicherheitsmaassregeln der Landesaufsichtsbehörde zustehe. Derselbe enthält demnach keine Vorschriften über diese Spezialbahnen, ihre Erwähnung geschieht lediglich zur Feststellung, dass diese nicht zu den Nebenbahnen zu zählen sind. Was hier von den Spezialbahnen gesagt ist, muss umsomehr von den den Haupteisenbahnen weit unähnlicheren Pferdebahnen gelten. Dass diese Auffassung die herrschende ist, beweist das Vorgehen der preussischen Gesetzgebung durch Erlass eines besonderen Gesetzes für die „Kleinbahnen". Nach Vorstehendem kann es auch keinem Zweifel unterliegen, dass unter dem „Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands" im § 1 der Verkehrsordnung nur derjenige der Haupt- und Nebeneisenbahnen, nicht auch der Strassenbahnen begriffen ist.

Eine andere Stellung nimmt das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (R. G. Bl. 1892 S. 793) ein. Als durch den Kaiser in Vertretung des Reichs abgeschlossener völkerrechtlicher, vom Bundesrathe und Reichstage genehmigter Vertrag hat es im Reichsgebiete Gesetzeskraft, jedoch nur für den Frachtverkehr mit dem Auslande und nur für diejenigen Verwaltungen, welche diesem Uebereinkommen unterworfen sind. Da die Bahnen hier nur als Transportanstalten auftreten, besteht an sich kein Bedenken, Strassenbahnen an demselben Teil nehmen zu lassen, wie dieses z. B. laut einer Bekanntmachung vom 26. November 1894 (Reichsgesetzblatt Nr. 43) mit einer Tramwaygesellschaft geschehen ist.

Durch Reichsgesetz vom 20. Dezember 1875 (R. G. Bl. S. 318) — Eisenbahnpostgesetz — sind den Eisenbahnen eine Reihe von Lasten zu Gunsten der Post auferlegt, welche z. T. auf die freie Beförderung und deren Umfang, z. T. auf die Zulassung und Unterbringung der Postbeamten in den Bahnhöfen Bezug haben. Der Umfang des Begriffes „Eisenbahn" in diesem Gesetze ist durch Art. 9 bestimmt, wodurch der Reichskanzler ermächtigt ist,

> „für Eisenbahnen mit schmalerer als der Normalspur und für Eisenbahnen, bei welchen wegen ihrer untergeordneten Bedeutung das Bahnpolizeireglement nicht für anwendbar erachtet ist, die Verpflichtungen dieses Gesetzes zu ermässigen oder ganz zu erlassen."

Die Befugnis des Reichskanzlers bezieht sich hiernach 1) auf Schmalspurbahnen 2) auf alle Eisenbahnen, welche der Betriebsordnung nicht unterliegen d. h. auf die Nebenbahnen. Der Reichskanzler hat von dieser ihm ertheilten Befugnis in den am 28. Mai 1879 erlassenen Bestimmungen (Centr. Bl. f. d. D. R. S. 380) Gebrauch gemacht, welche gemäss Ziff. I sich auf die „Bahnen untergeordneter Bedeutung" beziehen. Letzterer Begriff wird

in Ziff. II in gleicher Weise begrenzt, wie in dem oben angeführten Art. 9. Diesen Bahnen ist nur eine Verpflichtung zur freien Beförderung von Postsachen, nicht zur Gestellung von Diensträumen auferlegt. Zweck der Unterscheidung ist die geringere Belastung der weniger bedeutsamen Bahnen. Gehören die Strassenbahnen auch zu denen letztgenannter Art? Die Pferdebahnen jedenfalls nicht, ihre Betriebseinrichtungen sind mit einer Gepäckbeförderung unvereinbar. Dass das Vorrecht der Post nur den Transport von Postsachen von einem Orte mit Postanstalt nach einem andern, nicht auch die Beförderung der Briefträger umfasse, ist wohl ernstlich niemals bestritten worden. Aber auch auf andere Strassenbahnen hat die Bekanntmachung des Reichskanzlers und das Postgesetz keinen Bezug, dieselben können nicht den im Art. 9 angedeuteten Bahnen zugezählt werden, wie solches in dem angeführten Reichsgerichtsurteile vom 19. Mai 1885 anerkannt ist.

Das Vereinszollgesetz (B. G. Bl. S. 317) vom 1. Juli 1869 legt den Eisenbahnen in den §§ 59 ff. nachstehende Verpflichtungen auf: 1) Sie müssen an den Zollstationen den Beamten die geeigneten Räume zur Verfügung stellen, 2) Die Züge bis zur Beendigung der Kontrole halten lassen; 3) Jederzeit in ihren Geschäftsräumen an den Zollstationen sich Durchsuchungen gefallen lassen, 4) Die Beamten im Dienst unentgeltlich befördern, 5) Die zollpflichtigen Gegenstände der Eisenbahntransporte zur Verzollung anmelden. Gemäss § 153 haften die Bahnverwaltungen für die Zollgesetz-Verletzungen ihrer Untergebenen. Das Reichsgerichtsurteil vom 19. Mai 1885 schliesst die Ausdehnung dieses Gesetzes auf die Strassenbahnen aus, jedoch mit Unrecht. Die Verkehrsbeschränkungen des Zollgesetzes bezwecken lediglich, die Zollerhebung zu ermöglichen. Dass die Eigenart der Eisenbahnen Sonderbestimmungen erforderlich machte, liegt auf der Hand, ebenso notwendig erscheint aber auch die sachgemässe Anwendung derselben auf die Strassenbahnen, will man nicht den Gesetzeszweck teilweise vereiteln.

Das Reichs-Gesetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (R. G. Bl. 1876 S. 163), in Verbindung mit den Ausführ. Verord. des Bundesraths v. 26. Mai 1876 bezw. 20. Juni 1886 schreibt die Reinhaltung (Desinfektion) der bei den Viehtransporten benutzten Wagen und Geräthschaften vor. Die Art der Bestimmungen lässt keinen Zweifel darüber, dass diese auch bei Strassenbahnen Anwendung zu finden haben.

Die im Anschluss an Art. 47 der Reichsverfassung erlassene Militair-Transport-Ordnung für Eisenbahnen im Kriege (Kriegs-Transport-Ordnung) vom 26. Jan. 1887 (R. G. Bl. S. 9) und im Frieden (Friedens-Transport-Ordnung) vom 11. Febr. 1888 (R. G. Bl. S. 23) haben, wie die Reichsverfassung selbst, auf Strassenbahnen keinen Bezug.

II. Bürgerliches Recht.

a. Die in den Art. 422—431 des Handelsgesetzbuches enthaltenen Sonderbestimmungen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen betreffen: 1) die allgemeine Transportpflicht gegenüber jedem Auflieferer von Waaren zu be-

stimmten, im Voraus festgelegten Sätzen in der Reihenfolge der Meldung; 2) den Ausschluss der Vertragsfreiheit bezüglich verschiedener, dem Benutzenden lästig fallender Bedingungen; 3) die zulässige Beschränkung der Haftpflicht für Beschädigung der übernommenen Waaren. Art. 422 H. G. B. beschränkt die Bahnen, auf welche die folgenden Artikel Anwendung finden sollen: ausgeschlossen bleiben sie zunächst bei allen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Güterverkehr nicht übergeben sind, mögen sie Haupt-, Neben- oder Strassenbahnen sein, bei Anschluss- und Arbeitsbahnen. Diese Übergabe muss formell und ausdrücklich geschehen sein, die Mitnahme einzelner Gepäckstücke genügt nicht. Dass die angeführten Artikel bei Pferdebahnen nicht in Frage kommen, liegt schon in den thatsächlichen Verhältnissen, fraglich ist ihre Stellung bei den mit elementarer Kraft betriebenen Strassenbahnen. Ihre Eigenschaft als Ausnahmesätze spricht gegen eine Ausdehnung auf andere Bahnen als diejenigen, welche bei Abfassung des Gesetzes in Rede stehen konnten; vor 24 Jahren waren dieses nur die jetzt als „Haupteisenbahnen“ bezeichneten Bahnen. Diesen sind aber eine Reihe von Rechten gewährt, welche den Strassenbahnen nicht zukommen, es entspricht daher der Billigkeit, dass nur auf diese die Art. 422 ff. H. G. B. angewandt werden, nicht auch auf die Strassenbahnen. In diesem Sinne entschied das Reichsgericht durch Urteil vom 4. Mai 1891 bezüglich einer Lokalbahngesellschaft [1]). Dadurch ist natürlich nicht ausgeschlossen, das bei Strassenbahnen die Konzessionsertheilung von der Übernahme der vorerwähnten Verpflichtungen abhängig gemacht wird, die Rechte aber der Art. 422 ff. können als Beschränkung eines Reichsgesetzes nur durch besonderes Reichsgesetz verliehen werden.

b. Durch das Reichshaftpflicht-Gesetz vom 7. Juni 1871 (R. G. Bl. 1871 S. 207) ist eine besondere Haftpflicht für die Unfälle bei dem Betriebe einer „Eisenbahn“ eingeführt. Zur Anwendbarkeit dieses Gesetzes ist nicht wesentlich: 1) Die Bestimmung der betreffenden Bahn (Transportbahn, öffentliche oder Privatbahn), 2) Die landespolizeiliche Abnahme und Stellung derselben unter die Betriebsordnung (Vergl. Reichsg. Entsch. v. 17./3. 1879 in Entsch. i. C. S. Bd. I S. 247), 3) Die Anwendung elementarer Kraft als Betriebsmittel [2]). Im Sinne des Haftpflichtgesetzes hat nach der herrschenden Ansicht eine Bahnanlage den Charakter einer „Eisenbahn“, insofern sie in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes einer zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahn gleich zu achten ist. Dieses ist aber der Fall auch bei Pferdebahnen [3]), Bau- und Arbeitsbahnen, auf denen nicht einzelne Wagen, sondern geschlossene Züge befördert werden [4]), selbst bei Rangirbewegungen durch Menschenkraft oder Pferde [5]). Das Gesetz ist demnach auf alle Strassenbahnen mit Pferde-,

---

[1]) Vergl. Entsch. i. Civ. S. Bd. XXVIII S. 207. — Ebenso Eger, Eisenbahnrecht.

[2]) Entsch. d. Reichsg. vom 11. 6. 80. Entsch. i. C. S. Bd. II S. 38.

[3]) Desgl. vom 22. 6. 80 ebenda Bd. II S. 8, vergl. Entsch. d. R. O. H. G. Bd. XXI S. 237.

[4]) Desgl. vom 23. 6. 85 Bd. XIV S. 26, vom 8. 4. 85 Bd. XIII S. 17, vom 11. 1. 94 i. Eis. Ver. Zeitung 94 No. 65.

[5]) Desgl. vom 16. 4. 80 Bd. I S. 279, vom 16. 5. 82 Bd. VII S. 40.

Dampf- oder Elektricitätsbetrieb in Anwendung zu bringen. Ausgeschlossen bleibt es nur da, wo wegen der geringen Bewegungsgeschwindigkeit die besondern Gefahren des raschen Fahrens auf glatter Unterlage nicht vorhanden sind, d. i. bei den nur von Menschenhand betriebenen Kippwagen auf Baustätten in industriellen Betrieben und in Bergwerken (Vergl. Reichsg. Entsch. v. 2./2. 84 in Entsch. i. Civ. S. Bd. XIV S. 27).

Auch dieses Gesetz wurde zu einer Zeit erlassen, als die Strassenbahnen noch von geringer Bedeutung waren, dasselbe bezweckt den Schutz des Publikums gegen die durch die aussergewöhnliche Geschwindigkeit auf der glatten Unterlage hervorgerufenen erhöhten Gefahren. Die in der Rechtssprechung allgemein anerkannte Ausdehnung auf Pferdebahnen ist von Hilse (Haftpflicht der Strassenbahnen) mit Recht angegriffen worden. Gerade die erwähnten besonderen Gefahren liegen bei diesen nicht vor, in ihrer Führung auf Schienen ist ein so wesentlicher, die Rechtslage verändernder Umstand nicht zu erblicken. Während die Geschwindigkeit bei Pferdebahnen diejenige anderer Fuhrwerke nicht übersteigt, ermöglichen die neuen, verbesserten Bremsvorrichtungen ein ebenso rasches Anhalten wie bei andern Gefährten. Die einzige Gefahrerhöhung liegt in der Unmöglichkeit auszuweichen. Diese wird aber durch die eingehenden Fahrvorschriften aufgehoben, welche die Polizeibehörde den Pferdebahnen auferlegt. Bei den derzeitigen Verhältnissen kann man sogar behaupten, dass die schwerfälligen Omnibusse bei ihrer Fahrgeschwindigkeit mehr Gefahren bieten, als die Pferdebahnen.

c. Durch § 1 des Gesetzes vom 28. Mai 1885 (R. G. Bl. S. 159) wird das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 (R. G. Bl. S. 69) ausgedehnt 1) auf den gesammten Betrieb der Eisenbahnverwaltungen, 2) den gewerbsmässigen Fuhrwerks-, Binnenschifffahrts-, Flösserei-, Prahm- und Fährbetrieb, 3) den gewerbsmässigen Speditions-, Speicher- und Kellereibetrieb. § 15 desselben Gesetzes erstreckt auch das Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883 auf diese Betriebe. Der Zusammenhang lehrt, dass als „Eisenbahnen" hier nur die mit elementarer Kraft betriebenen Bahnen zu gelten haben. Die Heranziehung aller Transportgewerbe lässt jedoch mit Bestimmtheit darauf schliessen, dass diese Gesetze auch die Strassenbahnen umfassen sollen.

d. Die Civilprozessordnung hat durch Gesetz vom 3. Mai 1886 (R. G. Bl. S. 131) insofern eine Ergänzung und Änderung erfahren, als die Pfändung des Eisenbahnrollmaterials ausserhalb des Konkurses für unzulässig erklärt ist. Die Ausnahme lässt eine analoge Ausdehnung auf Strassenbahnen nicht zu.

III. Strafrecht.

Im Reichsstrafgesetzbuche sind in verschiedenen Abschnitten Sonderbestimmungen zum Schutze der Eisenbahnen erlassen. Die Nichterwähnung der Strassenbahnen hat hier ihren Grund nicht darin, dass man dieselben als Unterart der Eisenbahnen den für diese geltenden Regeln unterwerfen wollte, sie ist vielmehr lediglich eine Folge der z. Z. des Erlasses des Strafgesetzbuches geringen Bedeutung und Ausdehnung dieser Verkehrsmittel. Der Mangel einer Definition des Begriffes „Eisenbahn" im Sinne des Strafrechts

hat in der Litteratur vielfach zu verschiedenen Begriffsbegrenzungen geführt [1]). Auf diese Unterschiede näher einzugehen ist für die Praxis von geringem Werte, da alle mangels jedweden Anhaltes im Gesetze eine bindende Definition nicht zu geben vermögen. Die Grenzen des Begriffes werden bei den einzelnen Paragraphen verschieden zu ziehen sein.

a. Im Interesse des Reichsschutzes droht § 90 St. G. B. eine harte Strafe demjenigen an, welcher „Brücken oder Eisenbahnen zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht". Abgesehen von den Brücken ist die Bahn der wichtigste Verkehrsweg, dessen Zerstörung dem schleunigen Transport am hinderlichsten ist. Die Strassen sind wohl nur deshalb nicht aufgeführt, weil ihre Zerstörung nahezu unthunlich ist. In diesem Zusammenhange erscheint es als unwesentlich, ob die Bahn normal- oder schmalspurig ist, ob sie auf der Strasse oder auf eigenem Bahnkörper liegt, ob sie mit elementarer oder Pferde-Kraft [2]) betrieben wird, wenn sie nur dem öffentlichen Verkehr dient. Es ist anzunehmen, dass zu den Eisenbahnen im Sinne des § 90 St. G. B. auch die Strassenbahnen zu zählen sind. Ausgeschlossen bleibt jedoch der Paragraph bei den lediglich Privatzwecken dienenden und im Privateigentum stehenden Anschluss-, Bau-, Gewerbe- und Bergwerksbahnen. Die Ausdehnung auf diese hätte als Beschränkung des Privateigentums der ausdrücklichen Erwähnung im Gesetz bedurft. Dem widerspricht nicht die gegenteilige Behandlung der dem öffentlichen Verkehr übergebenen, im Privateigentum stehenden Bahnen. Das Recht des Eigentümers als solches besteht fort, mit der Übergabe der Bahn hat jedoch die Allgemeinheit ein Anrecht auf Fortbestehen der Bahn erlangt, welches selbst den Eigentümer hindert, ohne weiteres den Bahnkörper zu zerstören [3]).

b. Als Erschwerungsgrund beim Diebstahl wird es nach § 243 Z. 4 St. G. B. angesehen, wenn dieser „auf einem öffentlichen Wege, einer Strasse, einem öffentlichen Platze, einer Wasserstrasse oder einer Eisenbahn, oder in einem Postgebäude oder dem dazu gehörenden Hofraum, oder auf einem Eisenbahnhofe an Reisegepäck mit Gewalt oder falschen Schlüsseln begangen wird". Eine gleichartige Bestimmung begründet eine Straferschwerung beim Raub. § 250 Z. 3 St. G. B. Zweck des Vorstehenden ist der Schutz des Eigentums an den dem allgemeinen Verkehr des Publikums dienenden Orten. Dass hierzu auch die dem öffentlichen Verkehr übergebenen Strassenbahnen zu zählen sind, ist die herrschende Meinung [4]). Andererseits weist der Zusammenhang darauf hin, dass

---

[1]) Vergl. Hälschner, das gemeine deutsche Strafrecht Bd. II. S. 641.

[2]) Unter Eisenbahnen in den Fällen der §§ 90. 305 werden aber die Pferdebahnen nicht mitverstanden: vom Ob. L. G. Dresden 4. 1. 1875, s. Stenglein, Zeitschr. VI S. 35; v. Liszt, S. 334, 352; Olshausen, § 305 Nr. 3; Rudorf-Stenglein St. G. B. § 305 Nr. 3; A. M. Mewes, Strafges. Novelle S. 192 f.

[3]) Vergl. Mewes im Gerichtssaal 1874 Bd. 26 S. 167 ff.

[4]) Villnow, Raub S. 32; Mewes, Gerichtssaal XXVI S. 264; v. Buri, a. a. O. XXIX Beilageheft S. 41; Olshausen § 243 Nr. 37c.; Oppenhoff § 243 Nr. 61a.; A. M. jedoch Dresden 20. 4. 1874 b. Stenglein V. S. 164 u. v. Liszt S. 334, welche nur die mit mechanischen Naturkräften betriebenen Bahnen — also nicht die Pferdebahnen — als hierher gehörig betrachten.

dem öffentlichen Verkehr nicht übergebene Bahnen des besonderen Schutzes entbehren.[1])

c. Die vorsätzliche und rechtswidrige Zerstörung eines Gebäudes, Schiffes, Brücke, Dammes, einer gebauten Strasse, Eisenbahn oder eines andern Bauwerkes, welche fremdes Eigentum sind, unterliegt der erhöhten Strafe des § 305 St. G. B. Der Paragraph schützt alle Kunstbauten, deren wichtigste aufgezählt werden. Dass diese Aufzählung nicht erschöpfend sein soll, steht ausser Zweifel, der gleiche Schutz wird z. B. einem Bauwerk, einer Wasserstrasse (z. B. Schleuse) zu gewähren sein, trotzdem dass dieses nicht erwähnt ist. Da die Zerstörung jedweden Gebäudes einbegriffen ist, liegt es auf der Hand, dass der Paragraph auch die nicht dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahnen, die Anschluss- und industriellen Bahnen, dann aber auch die Strassenbahnen umfasst [2]). Bemerkt sei jedoch, dass die Stellung des § 305 darauf hinweist, dass er nur den Schienenweg, nicht auch das Rollmaterial schützt. Zimmerle (Deutsche Strafrechtspraxis Bd. II) will § 305 nur auf Bahnen mit Dampfbetrieb, nicht auf Pferdebahnen ausdehnen und stützt seine Auffassung auf ein Urteil des Oberappellationsgerichts vom 4. Januar 1875 (Stenglein VI 35). Diese Auffassung erscheint nach vorstehenden Ausführungen als eine zu beschränkte.

d. Die Frage der Anwendbarkeit und Ausdehnung der §§ 315, 316 St. G. B. hat zu vielfachen Erörterungen des Begriffs der gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen Anlass gegeben. Diese Paragraphen sollen nur Anwendung finden, wenn durch die Handlung eine Gefahr für die Allgemeinheit herbeigeführt wird. Eine solche liegt nach der herrschenden Ansicht stets dann vor, wenn dieselbe einem mit Dampf oder anderer elementarer Kraft bewegten Eisenbahnzuge bereitet wird, und ist durch die aussergewöhnliche Geschwindigkeit begründet, mit der die Bahnen fahren. In diesem Sinne führte Hälschner (a. a. O.) aus:

> „Eisenbahnen, auf denen die Fahrzeuge durch Menschen oder Tiere bewegt werden, kommen hier nicht in Betracht, weil die Gefährdung des Transportes auf ihnen keine andere und höhere Bedeutung hat als die Gefährdung eines Transportes auf der Strasse. Andererseits macht es keinen Unterschied, ob Lokomotiven oder stehende Maschinen die treibende Kraft abgeben. Der beregte Paragraph ist übrigens dem preussischen Strafsgesetzbuche entnommen und dieses hat nur Strassenbahnen mit elementarem Betriebe vor Augen“.

v. Kirchmann schliesst die Pferdebahnen aus, wenn sie zum Personentransport in einzelnen Wagen dienen. Diese Begrenzung ist praktisch bedeutungslos, da eine andere Art des Betriebes nicht vorkommt. Unerheblich ist, ob die Eisenbahn allgemeinem oder nur privatem Nutzen dient, ob sie bereits dem Verkehr übergeben ist, ob der gefährdete Transport öffentliche Verkehrs- oder Bau- oder Betriebszwecke betrifft, ob endlich der betreffende Schienenstrang selbst für den Durchgangsverkehr oder nur für Betriebszwecke bestimmt ist.

---

[1]) Ebenso Reichsg. Urt. v. 2. 10. 90 in Eisenbahnzeitung 1891 No. 97; ferner Mewes a. a. O.

[2]) s. S. 280 Anm. 2.

Diese in der Litteratur allgemeine Ansicht [1]) ist durch zahlreiche Reichsgerichtsurteile bestätigt. §§ 315 ff gelten demnach bei allen mit elementarer Kraft, jedoch nicht bei den mit Menschenhand oder Tieren betriebenen Bahnen [2]), insbesondere bei Strassenbahnen mit Lokomotivbetrieb [3]), selbst wenn Wagen und Lokomotive ein Ganzes bilden [4]), bei mit elementarer Kraft betriebenen Bau-, Gruben- und anderen industriellen Bahnen, bei Anschlussgeleisen mit Dampfbetrieb, selbst wenn regelmässig die Wagen von der Lokomotive mit geringer Geschwindigkeit gedrückt werden [5]). In dem entwickelten Sinne wird der Begriff der Strassenbahnen in dem Reichsgerichtsurteile vom 1. Dez. 1884 aufzufassen sein, welches §§ 315, 316 St. G. B. auf diese für anwendbar erklärt. Dass § 315 St. G. B. selbst bei einer noch nicht dem Verkehr übergebenen Eisenbahn gilt, ist in einem Reichsgerichtsurteile vom 4. Dez. 1883 [6]) ausgesprochen.

Aus dem Vorhergehenden folgt: Der besondern Strafe verfällt, wer bei Strassenbahnen mit elementarem Kraftbetrieb die Bahnanlagen bezw. das Rollmaterial beschädigt oder aber durch Nachahmung von Signalen oder durch anderweitige Hindernissbereitung den Transport in Gefahr setzt. Auf die Abgrenzung dieser Sonderfälle näher einzugehen ist hier nicht der Platz. Es sei nur kurz auf die Bedeutung des Unterschiedes zwischen Dampf- etc. und Pferdebahnen hingewiesen: wer bei einer Pferdebahn einen Stein auf die Schienen legt, der geeignet ist, diese zur Entgleisung zu bringen, kann abgesehen von der Frage der Sachbeschädigung nur wegen einer Übertretung mit Haft oder Geldstrafe bestraft werden. Geschieht dasselbe bei einer Dampfstrassen- oder einer elektrischen Bahn, so ist die Strafe bei Vorsätzlichkeit Zuchthaus, bei Fahrlässigkeit Gefängniss.

e. Der im Anschluss an §§ 315, 316 erlassene § 319 St. G. B. trifft die Strassenbahnen nur soweit als § 315. Die bei den Hauptbahnen wegen Vergehens gegen diesen entlassenen Beamten können somit bei Strassenbahnen nicht angestellt werden, sofern es sich nicht um ausschliesslichen Pferdebetrieb handelt. Zuwiderhandlung der Leiter der betr. Bahn werden nach § 320 St. G. B. bestraft.

f. Der Schutz des § 317 ff. St. G. B. ist nur an die Bedingung geknüpft, dass die Telegraphenanlage öffentlichen Zwecken diene. Die Strassenbahn wird desselben theilhaftig für ihre Telegraphen- und Telephonanlagen, welche der Benutzung des Publikums geöffnet sind.

---

[1]) Olshausen § 315 Nr. 3; Rubo No. 4; H. Meyer O. 599; Dalcke in dies. Zeitschr. Bd. XI S. 169 ff.; v. Liszt S. 459; Berner S. 612. — A. M. jedoch Oppenhoff § 315 Nr. 2; Puchelt Nr. 2; v. Schwarze Nr. 3; Mewes, Gerichtssaal XXVI S. 192, welche auch Pferdebahnen unter die §§ 315 ff St. G. B. stellen.

[2]) Reichsg. v. 17. 9. 85 E. i. C. S. XII S. 371; preuss. Obertribunal 2. 10. 75 (Entsch. Bd. 16 S 625).

[3]) Reichsg. v. 3. 7. 84 (Bd. XI S. 33); 28. 1. 90 (Eisenbahnzeitung 90 No. 38); 23. 12. 89 (ebenda 90 Nr. 68); 19. 5. 85 (Entsch. Bd. XII S. 205); vergl. Entsch. Bd. VI S. 500, 771; 1. 7. 84 in Blum. Annalen Bd. X S. 322.

[4]) Reichsg. v. 9. 12. 87 (Entsch. Bd. XVI S. 431).

[5]) Reichsg. v. 2. 3. 86 (Entsch. Bd. XIII S. 380).

[6]) Blum, Annalen Bd. IX S. 111.

8.

Die Planfeststellung im Preussischen Enteignungsverfahren.

Von **Rudolf Bering,**

Geheimer Regierungsrath und Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direktion in Hannover.

Schon seit langer Zeit ist die Nothwendigkeit einer Revision des Preussischen Enteignungsgesetzes v. 11. Juni 1874 wegen der Schwerfälligkeit des darin vorgeschriebenen Verfahrens in Wort und Schrift angeregt, weil die Nachtheile, die damit verbunden sind, sich nicht blos auf Seite des Exproprianten und der Expropriaten, sondern auch bezüglich der Interessen des gemeinen Wesens immer mehr fühlbar machen. In Folge dieser allgemeinen Klagen ist von der Budget-Commission des Abgeordnetenhauses, Session 1892/93, einstimmig der Beschluss gefasst, die Kgl. Staatsregierung zu der Erwägung aufzufordern, ob nicht behufs Herbeiführung eines beschleunigten Enteignungsverfahrens eine Änderung des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum nothwendig und unbeschadet der Rechte der Grundeigenthümer herbeizuführen wäre.

Unter den Vorschlägen, zu denen dieser Beschluss angeregt hat, ist besonders hervorzuheben die Abhandlung „Über die Nothwendigkeit einer Revision des Preussischen Enteignungsgesetzes, Abänderungsvorschläge, verbunden mit dem Entwurfe eines neuen Enteignungsgesetzes nebst Motiven“ von Dr. G. Eger, 2. Aufl., Breslau 1893. Die darin enthaltenen Abänderungsvorschläge und der Entwurf eines neuen Gesetzes beschränken sich auf Tit. II § 14 und Tit. III §§ 15 bis 36 des Gesetzes vom 11. Juni 1874, beziehen sich also wesentlich nur auf das Enteignungsverfahren, obwohl das Gesetz auch noch in anderen Bestimmungen unzweifelhaft einer Revision dringend bedürftig ist.

Wenn Eger (S. 16) bemerkt, dass das Gesetz durch die vielfache Gliederung des Verfahrens dem Expropriaten Mittel und Wege bietet, in chikanöser Weise die Enteignung ausserordentlich in die Länge zu ziehen, so muss demgegenüber zur Beseitigung etwaiger Vorurtheile hervorgehoben werden, dass die Geltendmachung der im Gesetze den Expropriaten zugestandenen Rechte, insbesondere der Berufung und sonstigen Rechtsmittel keineswegs zunächst unter den Gesichtspunkt der Chikane fällt, dass vielmehr auch der Expropriat in gar vielen Fällen unter den schwerfälligen Formen des Enteignungsverfahrens zu leiden hat und trotz des Grundsatzes des Art. 9 der Verfassungsurkunde lediglich durch die Enteignung geradezu solche schwere Nachtheile erleiden muss, die ihm niemals vollständig vergütet werden können.

Aus vollem Herzen ist der Ausführung (S. 17—20) beizustimmen, dass

die Scheidung in ein nicht dringliches und in ein dringliches Verfahren, wie sie das gegenwärtige Gesetz enthält, innerlich überhaupt nicht begründet ist und des practischen Werthes entbehrt, weil, wenn einmal Gründe des öffentlichen Wohls die einzige Unterlage für den Eingriff in das Privateigenthum bilden, durch die Anerkennung der Nothwendigkeit einer Anlage im öffentlichen Interesse zugleich die Dringlichkeit anerkannt ist, dergestalt, dass es im öffentlichen Interesse liegt, dass die Anlage so schnell als möglich zur Ausführung zu bringen ist. Hieraus folgt, dass jede Enteignung dringlich ist, dass aber ausserdem in solchen Fällen, wo das öffentliche Interesse ganz besonders in Anspruch genommen oder gar gefährdet wird, noch manche Förmlichkeit, soweit dadurch der Expropriat nicht in eine, ihn direct schädigende Lage versetzt wird, in Wegfall zu bringen sind.

Das gegenwärtige Dringlichkeitsverfahren ist, wie mit Eger (S. 22) anzuerkennen ist, immer noch zu weitläufig und erschwerend, und ist deshalb die Frage zu lösen, in welcher Weise diesem Uebelstand abzuhelfen ist. Eger schlägt, indem er das Verfahren zur vorläufigen Feststellung des Planes mit Abschnitt I, das Verfahren zur definitiven Feststellung des Planes mit Abschnitt II, das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung mit Abschnitt III bezeichnet, die Combination der Abschnitte II und III, unter Bestehenlassen des Abschnitts I als eines getrennten Verfahrens vor, während von anderer Seite die Combination der Abschnitte I und II unter Fortbestehen des Abschnitts III als zweckentsprechend empfohlen wird.

Dieser letztere Standpunkt ist in der Abhandlung „Ueber das Planfeststellungsverfahren“ bei Enteignung im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1893 S. 92 flgde., vertreten bezw. auf Grund der im Laufe der Jahre gemachten Erfahrungen festgehalten, nachdem der Verfasser der Abhandlung bereits im Jahre 1876 (Zeitung des V. deutscher Eisenb. No. 51 S. 716; Gruchot, Beiträge Bd. 20 S. 660) auf die Nothwendigkeit einer Verbindung des vorläufigen und definitiven Planfeststellungsverfahrens hingewiesen hat und durch die practischen Erfahrungen in der Richtigkeit seiner Auffassung nur bestärkt worden ist.

Mit vollem Rechte hat das Gesetz vom 11. Juni 1874 in seinen Bestimmungen über die Planfeststellung die Nothwendigkeit erkannt und zum Ausdruck gebracht, die öffentlichen Interessen einerseits und die Interessen des Privateigenthums andererseits gegenüber dem mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmen zu berücksichtigen und zu schützen, gerade deshalb aber auch zwischen Beiden zu unterscheiden und den Vertretern dieser Interessen einen Einfluss auf die Feststellung des Planes zu geben, dessen Umfang der Beurtheilung verschiedener Behörden überwiesen ist.

Die Schwerfälligkeit des Verfahrens bezüglich Wahrnehmung dieser Interessen liegt aber nun darin, dass, obgleich die nach § 15 zu bewirkende vorläufige Planfeststellung nach der geschichtlichen Entstehung der Vorschriften der §§ 4 und 14 des Gesetzes über Eisenbahnunternehmungen, v. 3. November 1838, sich als ein rein öffentlich-rechtlicher Akt

characterisirt, (vergl. Erk. O. V. G. v. 18. November 1882, Arch. f. E. 1883 S. 180), in dieses Verfahren bereits Privat- und Particular-Interessen direct und indirect hineingezogen werden, obwohl es vollständig ausgeschlossen ist, sowohl die Gemeindevertretungen, als auch die Einzel-Interessenten unter irgend welchem Präjudize vorzuladen oder zur Abgabe von rechtswirksamen Erklärungen anzuhalten, mit anderen Worten: dem definitiven Planfeststellungsverfahren, wie es in §§ 18 flgde. vorgeschrieben ist, vorzugreifen.

Die Einwendungen Eger's gegen die diesseitige Auffassung beschränken sich darauf, dass er annimmt, es werde der Zweck der Abkürzung nicht in dem erstrebten Maasse erreicht, und zweitens, dass er annimmt, dass die Vereinigung des vorläufigen und definitiven Planfeststellungsverfahrens sachlich nicht wünschenswerth (?) und practisch nicht durchführbar erscheint.

Demgegenüber braucht nur hervorgehoben zu werden, dass bereits gegenwärtig in den meisten Fällen von den Verwaltungsbehörden, und zwar, wie Eger selbst zugiebt (S. 26), auf einseitige Angabe von Gemeinde- und Guts-Vorständen hin, welche „pro informatione" vernommen werden, die Heranziehung von Privatansprüchen und Privatinteressen in das landespolizeiliche Prüfungsverfahren bewirkt wird, die in der Praxis leider oft derartig präjudizirt, dass eine Abänderung oder Abhülfe oft lediglich aus dem Grunde versagt wird, dass die thatsächlichen Verhältnisse bereits in der landespolizeilichen Prüfung von Amtswegen ausreichend und fürsorgend gewürdigt worden seien.

Unzweifelhaft ist für jede definitive Planfeststellung nothwendige Voraussetzung, den Umfang des Interessenkreises, sowohl des öffentlich-rechtlichen, wie des privatrechtlichen, möglichst genau und sicher festzustellen. Je schneller diese Feststellung erfolgt, um so schneller ist die Ausführung möglich, um so schneller aber auch die Entschädigung der Interessenten herbeizuführen. Weil man die Richtigkeit dieses Grundsatzes gefühlt hat, so halten sich die Commissare des Regierungs-Präsidenten für berechtigt, schon zum Zwecke der landespolizeilichen Prüfung die Pläne in den Gemeinden auszulegen und durch die Gemeindevertretung bezw. durch öffentliche Blätter die bekannten und unbekannten Interessenten aufzufordern, ihre etwaigen Einwendungen spätestens im landespolizeilichen Prüfungstermine vorzubringen. Sie berufen sich hierbei auf die Ausführungen in Gleim's im Jahr 1893 erschienenen „Eisenbahnbaurecht", wo (S. 356 flgde.) zwar anerkannt wird, dass in Betreff des Verfahrens für die landespolizeiliche Prüfung keine Vorschriften bestehen, aber als Zweckbestimmung der Letzteren bezeichnet wird, dass an Ort und Stelle mit den Betheiligten eine Erörterung darüber stattfindet, in welcherlei Interessen durch das Bahnunternehmen eingegriffen wird und auf welche Weise diesen Interessen Rechnung getragen werden kann. Unter Bezugnahme auf einen Ministerial-Erlass v. 24. Oktober 1870 wird es von Gleim für genügend bezeichnet,

„die Bahnlinie vor dem Termine abzustecken und auszupfählen, den bestimmten Termin in ortsüblicher Weise bekannt zu machen und die Betheiligten zu demselben generell, ohne Namhaftmachung der einzelnen

Interessenten behufs ihrer Information und Geltendmachung etwaiger Einwendungen unter dem Präjudize zu laden, dass sie sich durch ihr Ausbleiben im Termine der Gefahr aussetzen würden, mit ihren Einwendungen gegen die Art und Weise der Ausführung der Bahn nebst Nebenanlagen nicht weiter gehört zu werden."

Diese Darstellung des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens ignorirt gänzlich die durch das Gesetz v. 11. Juni 1874 vollständig geänderte Rechtslage. Jenem Ministerial-Erlass aus dem Jahre 1870 kann den gesetzlichen Bestimmungen gegenüber, die das Gesetz vom 11. Juni 1874 geschaffen hat, doch unmöglich noch irgend welche Wirkung mehr beigelegt werden, und Gleim giebt in seinen weiteren Ausführungen (S. 362) selbst zu, dass die auf Grund der landespolizeilichen Prüfung ertheilte, ministerielle Genehmigung „nicht in allen Fällen die endgültige Feststellung des Eisenbahnbauplans ist," und dass „in dem zum Zwecke des Erwerbs des erforderlichen Grund und Bodens einzuleitenden Enteignungsverfahren nach den §§ 18 ff. des Gesetzes v. 11. Juni 1874 eine nochmalige Feststellung des Planes stattfindet, welche zu Aenderungen oder Ergänzungen desselben führen kann." Das Gesetz von 1874 lässt aber für das vorläufige Planfeststellungsverfahren eine solche Aufforderung an die Interessenten, wie sie im Erlasse von 1870 vorgeschrieben ist, überhaupt nicht zu; mithin ist weder eine Präclusion von Ansprüchen zulässig, noch kann ein Festhalten an den, im landespolizeilichen Termine abgegebenen Erklärungen gefordert werden.

In der obenerwähnten Abhandlung (Arch. f. E. 1893 S. 92) ist bereits hervorgehoben, wie schädlich ein solches Verfahren in der Praxis, und zwar vorzugsweise deshalb ist, weil dadurch die Interessenten in der Wahrnehmung ihrer Interessen vollständig irregeleitet und schon wegen der unnützen Termine und Wege, für welche sie nach § 43 des Gesetzes von 1874 keine Entschädigung fordern können, zu Unwillen, Verdruss und Halsstarrigkeit angeregt werden, die ihnen schliesslich als „Chikane" ausgelegt wird.

Allerdings ist zuzugeben, dass die Fassung des § 15 des Gesetzes von 1874 nicht als eine glückliche bezeichnet werden kann. Er lautet:

> „Vor Ausführung des Unternehmens ist für dasselbe, unter Berücksichtigung der nach § 14 den Unternehmer treffenden Obliegenheiten, ein Plan, welchem geeignetenfalls die erforderlichen Querprofile beizufügen sind, in einem zweckentsprechenden Massstabe aufzustellen und von derjenigen Behörde zu prüfen und vorläufig festzustellen, welche dazu nach den für die verschiedenen Arten der Unternehmungen bestehenden Gesetzen berufen ist."

(Schluss folgt im nächsten Hefte.)

9.

Die Versteigerung einer Bahnanlage auf Grund des § 21 des Preuss. Eisenb.-Ges. v. 3. Novbr. 1838.

Von **Hugo Schmöckel,**
Regierungsrath und Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

Der nach Inhalt der Thronrede vom 15. Jan. d. J. der Preuss. Landesvertretung zur Beschlussnahme wieder vorzulegende Entwurf eines „Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben" (Drucks. d. Herrenh. 1894 No. 32), knüpft an frühere Vorlagen an, von welchen hier der Ges.-Entw. „betr. die Anlage von Eisenbahnen" (Drucks. d. Abg.-H. von 1873/74 No. 164) — vergl. bes. die §§. 44—57 u. 64 über die Versteigerung von Bahnanlagen —, ferner ein unter dem 1./3. 1874 vom Reichseisenbahnamt entworfenes Reichseisenbahngesetz, sowie der 1879 und 1880 dem Reichstage vorgelegte, vom Reichsjustizamte herrührende Entwurf eines Reichsges. betr. „das Pfandrecht an Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben" (Drucks. d. Reichst., 4. Leg. Per. II. Sess. 1879 No. 130 und III. Sess. 1880 No. 33) erwähnt werden mögen. Das Bedürfniss nach einer gesetzlichen Regelung der in Rede stehenden, zum Theil recht zweifelhaften Rechtsverhältnisse ist somit seit längerer Zeit anerkannt und bereits in der Begründung zum Entwurfe von 1878 eingehend beleuchtet worden. Nach der Einl. erfordert freilich das an der „Bahneinheit" bestehende Interesse des Unternehmers und der Gesammtheit seiner Gläubiger, sowie die Landesvertheidigung und die Erhaltung des öffentlichen Verkehrs, dass eine dem letzteren übergebene Eisenbahn, auch wenn sie sich in der Hand eines Anderen, als des Staates befindet, fortdauernd betriebsfähig erhalten wird, was nur dadurch zu ermöglichen, dass die Herausnahme einzelner Bestandtheile, also auch der Betriebsmittel, grundsätzlich ausgeschlossen ist. Andrerseits wird es aber als eine nicht mehr erträgliche Lücke empfunden, dass die in dem Gesammtunternehmen vorhandene reale Sicherheit nicht in sicheren Formen für den Credit verwertet, namentlich dass eine Zwangsvollstreckung in das Vermögen derselben sowie die Zwangsversteigerung des ganzen Unternehmens Mangels gesetzlicher Vorschriften darüber ausserordentlich umständlich, ja gelegentlich ganz zu vereiteln ist.

Nach der Begründung zum neuesten Gesetz-Entwurf ist die längst ersehnte Möglichkeit einer Verpfändung der Gesammtheit der in einem Eisenbahnunternehmen vereinigten Vermögenswerthe, für welche die Verpfändung einzelner Theile desselben, weil nur beschränkt ausführbar, nur einen unvollkommenen Ersatz bieten würde, für Preussen in das Stadium der Dringlichkeit

getreten, nachdem durch das Gesetz vom 28./7. 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen (G. S. S. 225) auch die Anlage von Privatbahnen auf Grund des Eis. Ges. vom 3./11. 1838 wieder in Fluss gekommen ist, und weil die Beschaffung des für die Kleinbahnen unentbehrlichen Credites nur auf demjenigen Wege möglich erscheint, welchen der cit. Ges.-Entw. eingeschlagen hat. Allerdings konnten die bisher nach dem Preuss. Eisenbahn-Gesetz vom 3./11. 1838 concessionirten Privatbahnen, wenn auch nicht in ausreichender Weise, den benöthigten Credit durch die gemäss § 6 statthafte Aufnahme von Gelddarlehnen, welche übrigens kein Pfandrecht geniessen [1]), in dem Falle finden, dass es sich um ein Kapital von mindestens 1000000 Mark handelte. Denn nur ein solcher Betrag kann, um ein börsenfähiges Papier zu schaffen, aufgenommen werden. Falls nur ein geringerer gebraucht wird, — und dies dürfte für kleinere Unternehmungen die Regel sein, — fehlt die gesetzliche Grundlage zur Schuldenaufnahme ebenso wie in Ansehung der Kleinbahnen überhaupt, mögen die letzteren auch eine grössere Ausdehnung haben. Für die Entstehung der Kleinbahnen, für welche das dazu erforderliche Kapital nach den bisher damit gemachten Erfahrungen schwieriger aufzubringen ist, als für grössere Eisenbahnunternehmungen, ist also die Schaffung des Credites auf gesetzlicher Grundlage eine Lebensfrage, für die übrigen Eisenbahnen darf eine Erleichterung der Beschaffung und Gewährung pfandrechtlicher Sicherheit als ein Bedürfniss bezeichnet werden, dessen Erfüllung die in den letzten Jahrzehnten gehemmte Entstehung neuer Privatbahnen zur Folge haben würde.

Die einzelnen Phasen der Herbeiführung dieses Realcredites durch Verpfändung der Bahneinheit (Abschn. 1 des Ges.-Entw. v. 1895) nach Anlage des Bahngrundbuches (Abschn. 2) und Eintragung der Bahnpfandschuld in dasselbe (Abschn. 3 u. 4), Zwangsvollstreckung in die Bahneinheit (Abschn. 5) und Eröffnung der Zwangsliquidation (Abschn. 6) schaffen zum Theil ein Recht, an dem es bisher fehlte, zum Theil kleiden sie in bestimmte gesetzliche Formen dasjenige, was bisher zwar im Allgemeinen als richtig und deshalb statthaft angenommen, aber auch bestritten und deshalb nicht allgemein durchführbar war. So bestimmt der § 46 des Ges.-Entw. „Die in den §§ 21 und 47 des Eis.-Gesetzes vom 3./11. 1838 vorgesehenen öffentlichen Versteigerungen erfolgen nach den für die Zwangsversteigerung der Bahn geltenden Vorschriften. Die Feststellung eines geringsten Gebotes findet nicht statt."

Der hier in Bezug genommene § 21 des Eis.-Ges., welcher nun im Folgenden behandelt werden soll, lautet: „Das Handelsministerium (jetzt Ministerium der öffentlichen Arbeiten [2]) wird nach vorgängiger Vernehmung

---

[1]) Im § 17 des Einf. Ges. zur R. Conk. O. vom 10. 2. 1877 (R. G. Bl. S. 390) ist zwar der Landesgesetzgebung vorbehalten worden, Bestimmungen zu treffen, nach welchen den Inhabern der von Aktiengesellschaften etc. ausgestellten Pfandbriefe, Schuldverschreibungen etc. ein Faustpfandrecht, sowie ein Vorrecht vor nicht bevorrechtigten Conkursgläubigern, deren Forderungen später entstehen, dadurch gewährt werden kann, dass die zu bevorrechtigenden Forderungen in ein öffentliches Schuldenbuch eingetragen werden. Diese Verheissung ist aber in Preussen bisher noch nicht erfüllt.

[2]) Allerh. Erl. vom 7. 8. 1878 (G. S. 1879 S. 25) u. Ges. vom 13. 3. 1879 (G. S. S. 123).

der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaften stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, dass dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muss jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schliesslichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen."

In der Begründung des § 46 des Ges.-Entw. v. 1895 (S. 51) wird dazu bemerkt: „Bisher fehlte es an näheren Vorschriften über das bei solchen Versteigerungen einzuschlagende Verfahren. Indem der Entwurf die Formen der Zwangsversteigerung für anwendbar erklärt, folgt er dem Vorgange der §§ 180 Absatz 2 Ziffer 4, 187 des Zwangsvollstreckungsgesetzes vom 13. Juli 1883, wonach der im Allgemeinen Landrecht vorgesehene öffentliche Verkauf eines Hauses, welches vom Eigenthümer nicht im baulichen Stande erhalten wird, in den Formen der Zwangsversteigerung erfolgt. Soll die Versteigerung der Bahn ein wirksames Mittel, um dem öffentlichen Interesse an Ausführung der Bahn oder Erhaltung derselben in betriebsfähigem Zustande Befriedigung zu verschaffen, darstellen, so muss ihr die Wirkung eines Zwangsverkaufs beigemessen werden, so dass etwa an der Bahn bestehende Pfandrechte den Verkauf nicht hindern, sondern durch denselben erlöschen und in einen Anspruch auf Befriedigung aus dem Erlöse umgewandelt werden. § 46 bestimmt daher, dass die Vorschriften über das geringste Gebot ausser Anwendung bleiben; der Zuschlag wird, weil das öffentliche Interesse an dem Bahnbetrieb den privaten Rechten an der Bahn vorgeht, für jedes Gebot ertheilt. Ebenso, wie in § 39, war zu bestimmen, dass die Bahnaufsichtsbehörde von Amtswegen bei Stellung des Antrages auf Zwangsversteigerung um die Anlegung des Bahngrundbuchblatts zu ersuchen hat, wenn diese zur Zeit des Antrags noch nicht erfolgt ist. Für den Fall des § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 müsste die weitere Bestimmung hinzugefügt werden, dass in diesem Falle ausnahmsweise (vergl. § 3) die Bahneinheit schon vor Fertigstellung der Bahn entsteht. Es kann dies ohne Bedenken geschehen, weil die Thatsache, dass zur Versteigerung geschritten wird, beweist, dass bereits Werthe vorhanden sind, einen Gegenstand des Rechtsverkehrs zu bilden."

Diese Vorschriften regeln endlich ein Verhältniss, welches vor 20 Jahren sehr lebhaft erörtert, aber nicht zum Abschluss gebracht worden ist, als die Versteigerung der in Concurs gerathenen „Pommerschen Centralbahn" hauptsächlich daran scheiterte, dass es an den Formen gebrach, in welchen dieselbe sich unbeanstandet hätte vollziehen können. Die damals in den Vordergrund tretende Streitfrage, ob eine solche Versteigerung im Wege der Auktion oder der Subhastation zu erfolgen habe (§ 340 ff. I, 11 A. L. R.), läuft in der Hauptsache darauf hinaus, ob man eine Eisenbahnanlage zu den beweglichen oder zu den unbeweglichen Sachen rechnen will. Wenn man als Hauptbestandtheil den Bahnkörper annimmt, was bisher allgemein üblich war, und in den Secundär- oder Nebenbahnen, bei welchen das Terrain, weil

ganz oder theilweise öffentliche Strasse oder dergl., zurücktritt, einen „Inbegriff von Sachen und Rechten“ (§ 32 ff. I, 2 A. L. R.) oder auch ein sogenanntes „Immobiliarrecht“ sieht, weil die Befugniss zur Ausübung eines Rechtes mit dem Besitze einer unbeweglichen Sache oder wenigstens mit dem Besitze des Rechts dieselbe — nämlich den öffentlichen Weg pp. — benutzen zu dürfen, verbunden ist (§ 8, I, 2 A. L. R.), so gelangt man mit dem Entwurf (§§ 1 und 34) zu dem Ergebniss, dass die Versteigerung einer Eisenbahn als „Gegenstand des unbeweglichen Vermögens“ nur im Wege der Subhastation gemäss dem Gesetze vom 13./7. 1883 (G. S. S. 131) — nämlich Abschnitt I, III, V — und dem Gesetz vom 18./7. 1883 (G. S. S. 189) betreffend die Gerichtskosten u. s. w. erfolgen kann, soweit nicht abändernde Bestimmungen erlassen werden, welche sich aus der Natur der den Grundstücken nicht überall gleichzuachtenden Eisenbahnunternehmungen ergeben. So lange diese Bestimmungen fehlen, werden, wie bereits bemerkt, im Falle der Versteigerung einer unvollendeten Eisenbahnanlage fortgesetzt Zweifel über das dabei anzuwendende Verfahren auftauchen, deren erschöpfende Erörterung hier um so eher unterbleiben kann, als diese Frage zur Zeit nicht brennend ist. Im Folgenden sollen vielmehr nur einige Hauptpunkte beleuchtet werden, von welchen der erste auch im neuen Gesetzentwurf unbestimmt gelassen ist und deshalb einer Besprechung um so mehr werth erscheint, als die Anwendung des § 21 des Eisenbahn-Gesetzes in die Nähe gerückt ist, sobald die nach Emanation des qu. Gesetzes erwarteten neuen Privateisenbahnen in die Erscheinung getreten sein werden.

I.

Inhalts des § 21 des Eis.-Ges. liegt eine an die Verleihung der Concession an den Unternehmer geknüpfte Bedingung und damit ein unter Umständen wohlerworbenes Recht desselben innerhalb eines einem Vertrage analogen Verhältnisses vor.[1]) Aus diesem können sich, namentlich was den Verlust bezw. die Entziehung dieses Rechtes anbetrifft, Streitigkeiten entwickeln, welche, sofern sie privatrechtlicher Natur sind, der Entscheidung des ordentlichen Richters unterliegen; soweit es sich aber um die staatsrechtliche Seite d. h. um den Umfang und die Ausübung der dem Staate kraft seines Hoheitsrechtes (vergl. § 46 Eisenb.-Ges. und dazu den Bericht der durch die Allerh. Botschaft vom 14./2. 1873 eingesetzten Specialcommission zur Untersuchung des Eisenbahnconcessionswesens, No. 11 Drucks. des Abg.-H. von 1873/74 S. 185—188) zustehenden Befugnisse handelt, muss dieser in den Stand gesetzt sein, lediglich nach eigenem Ermessen zu handeln und dem letzteren selbstständig Geltung zu verschaffen. So wirft sich denn hier zunächst die Frage auf:

ob die für den Fall der nicht rechtzeitigen Vollendung vorbehaltene öffentliche Versteigerung einer Bahnanlage

[1]) Bessel & Kühlwetter „Das Preuss. Eisenbahnrecht.“ II. S. 245 unter n.

erst nach vorhergegangenem richterlichem Erkenntniss oder allein zufolge Anordnung der Verwaltungsbehörde stattfinden kann.

Behufs Beantwortung derselben ist einestheils auf die Preussische Competenzgesetzgebung, anderntheils auf die Entstehungsgeschichte des Eisenb.-Ges. einzugehen, um zu ermitteln, welche Stellung der Gesetzgeber den dabei betheiligten Behörden hat anweisen wollen.

Die von jeher zweifelhafte Unterscheidung zwischen der Justiz und der Verwaltung als vollziehenden Gewalten der Staatsthätigkeit ist nicht allgemein getroffen, sondern es werden an verschiedenen Stellen positiv eine Reihe von Fällen als zu diesem oder zu jenem Ressort gehörig aufgezählt. Die Grundlage unserer Competenzgesetzgebung bildet die Verordnung vom 26./12. 1808 wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-, Polizei- und Finanzbehörden (Rabe, Samml. Preuss. Ges. u. Ver. B. 9 S. 467), deren § 36 vorschreibt: „Der Rechtsweg findet weder über wirkliche Majestäts- und Hoheitsrechte, noch gegen allgemeine, in Gegenständen der Regierungsverwaltung ergangene Verordnungen (A. L. R. Einl. § 70, I, 11 §§ 4—10 II, 13 §§ 5—16), noch . . . . in den besonderen Fällen statt, wo die Gesetze ihn ausdrücklich ausgeschlossen haben." Dagegen bestimmt die Allg. Ger.-O. vom 6./7. 1793 im § 1 der Einl. „Alle Streitigkeiten über Sachen und Rechte, welche einen Gegenstand des Privateigenthums ausmachen, müssen, wenn kein gütliches Uebereinkommen stattfindet, durch richterlichen Ausspruch entschieden werden." Da hiernach nur Streitfälle über Privatrechtsgegenstände vor die Gerichte gehören, so sind alle diejenigen Conflikte, bei welchen der Staat als solcher, d. h. nicht etwa in seiner Eigenschaft als Fiskus, sondern in seiner öffentlichrechtlichen Persönlichkeit betheiligt ist, von der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte ausgeschlossen. Die Verordnung vom 26./12. 1808 hat dies in Bezug auf die „wirklichen"[1] Majestäts- und Hoheitsrechte, zu welchen nach § 13, II, 13 A. L. R. auch die Beaufsichtigung aller öffentlichen Anstalten im Staate gehört, ausdrücklich ausgesprochen (§ 36) und die Verwaltung sämmtlicher vorbehaltenen Rechte des Staates auf die Regierungen bezw. die ihnen vorgesetzten oder nachgeordneten Behörden[2] übertragen. Nach der Allerh. Cab.-Ordre vom 4./12 1831 (G. S. S. 255 ff.) erstreckt sich diese Unzulässigkeit des Rechtsweges auch auf die privatrechtlichen Wirkungen des Hoheitsactes, weil deren Erörterung vor Gericht zur Folge haben würde, dass über das Hoheitsrecht selbst zu entscheiden wäre, was mit Recht für unstatthaft erklärt ist.

Wenn hiernach der Staat schon von selbst befugt erscheint, im Falle der ungebührlichen Verzögerung der Vollendung eines einmal concessionirten Eisenbahnunternehmens einzuschreiten, so ist ihm dies Recht im § 21 des Eisenbahn-Gesetzes noch ausdrücklich „vorbehalten" worden. Dass hierbei nicht

[1]) Oppenhoff „Die preuss. Gesetze über die Ressortverhältnisse u. s. w." Seite 37, Note 88.

[2]) Oppenhoff S. 6, Note 7.

etwa an eine richterliche Entscheidung gedacht worden, ergiebt sich auch, wenn man auf die Entstehungsgeschichte des Eisenb.-Ges. zurückgeht und dabei den § 47 dess. einer vergleichenden Betrachtung unterzieht. Die jetzt im § 21 enthaltene Bestimmung findet sich zuerst im Art. XI der „allgemeinen Bedingungen“, welche, um bei der Ausführung von Eisenbahnen ein gleichmässiges Verfahren zu erzielen, vom Staatsministerium ausgearbeitet und — durch die Allerh. Cab.-O. vom 11./6. 1836 genehmigt — veröffentlicht worden waren, in unwesentlich anderer Form, jedoch ohne den Schlusssatz: „Es muss jedoch dem Antrage u. s. w.“ Der letztere erscheint erst in dem (dem obigem Art. XI entsprechenden) Art. XIII des Gesetzentwurfes vom 26./5. 1837, zu welchem, als sich das Bedürfniss einer gesetzlichen Regelung des schnell aufblühenden Eisenbahnwesens ergeben hatte, eine aus Beamten der verschiedenen öffentlichen Verwaltungszweige zusammengesetzte Commission jene Bedingungen umgearbeitet und ergänzt hatte.[1] „Durch diesen Zusatz wird — wie es in den „Erläuterungen“ zu dem Entwurf (Archiv des Kgl. Staatsminist. S. 122) heisst — „zur Beruhigung der Unternehmer angedeutet, dass die Versteigerung nur auf gerichtlichem Wege und nicht lediglich nach dem Gutdünken der Behörde zu veranlassen sei.“ An sich betrachtet könnte dieser Satz als für die gegentheilige Meinung sprechend aufgefasst werden. Wenn man aber damit die den § 47 des Eisenb.-Ges. betreffenden Erörterungen zusammenstellt, so ergiebt sich, dass mit dem „gerichtlichen Wege“ nicht etwa ein processualisches Verfahren gemeint ist, in welchem die Staatsregierung als Klägerin, der Eisenbahnunternehmer als Beklagter zu fungiren hätte, sondern dass die richterliche Thätigkeit auf das Versteigerungsgeschäft selbst hat beschränkt werden sollen.

Der Artikel XXIII der „allgemeinen Bedingungen“: „Der Staat behält sich vor, die ertheilte Concession zurückzunehmen, sobald die eine oder andere der vorstehenden allgemeinen oder der für die einzelnen Unternehmungen etwa gestellten besonderen Bedingungen nicht erfüllt wird“ hat als Artikel XXXIII im Commiss.-Entw. folgende dem § 47 des Eis.-G. gleichlautende neue Form erhalten: „Die ertheilte Concession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.“ Diese wesentliche Aenderung ist in den oben bezeichneten „Erläuterungen“ (S. 138) folgendermassen begründet: „Da es sich um Aufhebung eines Privilegiums handelt, so scheint es nicht zulässig, die Concession blos im Verwaltungswege für zurückgenommen zu erklären; es wird vielmehr die Aufhebung nur durch Urtel und Recht erfolgen können; es ist daher im Artikel XXXIII die Fassung dahin geändert, dass die Concession verwirkt wird, wenn eine der Bedingungen nicht erfüllt wird.“

Ob vielleicht ursprünglich beabsichtigt worden, die Ausführung dieser

[1] Näheres in Gleim's Aufsatz „Zum dritten November 1838“, Archiv für Eis. Wes. 1888 S. 797 ff., insbes. 814 ff.

Massregel in beiden Fällen (§§ 21 und 47) ganz der Verwaltung zu überlassen und ob man erst später im ersteren die Mitwirkung, im letzteren die ausschliessliche Zuständigkeit der Gerichte für angezeigt erachtet hat, mag dahin gestellt bleiben; auch kann man über die in Betreff des § 47 beliebte Abweichung von den oben entwickelten Rechtsgrundsätzen mit dem Gesetzgeber hier nicht rechten; man darf aber folgern: Im Fall des § 47 soll ein Privilegium aufgehoben — die Concession verwirkt — werden (vergl. den § 72 der Einl. zum A. L. R.), im Fall des § 21 wird, nachdem die Bedingung, unter welcher sie ertheilt worden, unerfüllt geblieben, die Concession als garnicht verliehen angesehen; gemäss § 47 soll die letztere nur durch Richterspruch aufgehoben und nicht blos im Verwaltungswege aufgehoben werden dürfen: Folglich tritt die letztere Alternative für den § 21 ein, dessen Wortlaut diese Deutung nicht blos zulässt, sondern dem § 47 gegenüber sogar gebietet.

(Schluss folgt im nächsten Hefte.)

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

A. v. d. Leyen, Geh. Ob. Reg. Rath. Die Gesetzgebung über Nebenbahnen und Kleinbahnen in Frankreich, Zeitschrift für Kleinbahnen I. Jahrg. 1894 S. 545. 609.

Es ist dankbar anzuerkennen, dass eine so besonders sachkundige Feder wie die des Herrn Verfassers sich der Mühe unterzogen hat, die Schäden der französischen Kleinbahnpolitik zu erörtern und der heimathlichen Praxis vor Augen zu führen.

Den Franzosen liegt der Gedanke an eine finanziell selbstständige Entwickelung der Eisenbahnen völlig fern, die Staatssubvention erscheint ihnen als selbstverständlich. Die Art, wie diese erfolgt, hat jedoch schwere Bedenken gegen sich. Nach dem Gesetze von 1865 gewährte der Staat zum Bau der Linien feste Zuschüsse, unabhängig von dem Nachweise finanzieller Sicherheit des Unternehmens. So erhob sich ein allgemeines Jagen nach den Konzessionen, man baute um der Zuschüsse willen, die sich vielfach die Gründer einsteckten, die Bahnen wurden grossartig und bruchstückweise angelegt, die Sorge für die Fortführung den Departements und Gemeinden überlassen. Als dann die Katastrophe von 1876/7 kam, ging mehr als die Hälfte aller Nebenbahnen in die Hände der Hauptbahn-Gesellschaften oder des Staates über. Wenn möglich noch schlechtere Erfolge hatte das Gesetz von 1880; die nach diesem Gesetze konzessionirten Nebenbahnen haben durchgängig nicht den Gesammtbetrag für Deckung der Kosten und Zinsen aufgebracht. Hier lag der Fehler nach den Ausführungen des Herrn Verfassers in dem sog. Pauschalsystem. Das Gesetz kleidete die staatliche Betheiligung nicht mehr in die Form fester Bauzuschüsse, sondern in die von Zinsbürgschaften. Um nun die Höhe der zu übernehmenden Bürgschaft von vornherein festzustellen, schätzte man die künftigen Betriebskosten nach Durchschnittsbeträgen ab, und diese Pauschalsummen wurden durchweg so hoch gegriffen, dass für den Unternehmer jedes Risiko wegfiel, hierdurch aber auch sein Interesse an rationellem Betriebe. An diesem Punkt setzt der neue Gesetzentwurf von 1894 ein; er fordert zunächst finanzielle Betheiligung

des Unternehmers, indem er ihm die Pflicht zur Ausgabe von Aktien auferlegt, er bricht mit dem System der Pauschalisirung und beschränkt die staatlichen Zinsbürgschaften auf bestimmte Prozente. Ob freilich, schliesst der Herr Verfasser seine sehr interessanten Erörterungen, diese erschwerenden Bedingungen zur Hebung des Bahnnetzes beitragen werden, ist recht zweifelhaft.

E. H.

W. Gleim, Geh. Ob. Reg. Rath. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. Vom 28. Juli 1892. Zweite, vermehrte Auflage. Berlin 1895. Franz Vahlen.

Die zweite Auflage enthält wesentliche Veränderungen. Zunächst ist der Gebrauch formell dadurch erleichtert, dass den Erläuterungen ein Abdruck des Gesetzes vorangeschickt ist. In materieller Hinsicht ist der weiteren Entwickelung des Rechtes der Kleinbahnen sorgfältigst Rechnung getragen. Die grundsätzlichen Entscheidungen der Ministerialinstanz, welche die Zweifel über die Auslegung einzelner Bestimmungen des Gesetzes zu beseitigen bestimmt sind, haben vollständig Aufnahme gefunden, ebenso diejenigen Ministerialerlasse, durch welche in verschiedenen Beziehungen eine allgemeine Regelung der Verhältnisse der Kleinbahnen erfolgt ist. Endlich hat der Kommentar durch die Beifügung von Vorschlägen für die Abfassung von Genehmigungsurkunden eine dankenswerthe Bereicherung erfahren. Der Kommentar des Herrn Verfassers, der auf dem vorliegenden Gebiete erste Autorität ist, wird auch in dieser neuen Gestalt die günstigste Aufnahme finden. G. E.

W. Coermann, Ger. Ass. Das Nachbarrecht an Eisenbahnen nach französischem Rechte. Mannheim 1894. J. Bensheimer.

Der Herr Verfasser hat eines der wichtigsten Gebiete des Eisenbahnrechts in anerkennenswerther Weise einer eingehenden Darstellung vom Standpunkte des französischen Rechts aus unterzogen. Von dem den Eisenbahnen durch die Konzessionirung gewährten Privileg ausgehend, theilt er die Eigenthumsbeschränkungen der Nachbarn zweckmässig in solche, die 1) aus dem Bau, 2) Vorhandensein des Bahnkörpers, 3) Betriebe der Eisenbahn sich ergeben und erörtert die einzelnen sich daran knüpfenden Rechtsverhältnisse und Streitfragen. Wie für das deutsche bezw. preussische Recht ergiebt sich auch für das französische im Allgemeinen der Grundsatz, dass Eingriffe der Eisenbahn in Nachbarrechte in Ausführung des konzessionsmässigen Baus und Betriebs zwar nicht inhibirt werden dürfen, wohl aber die Eisenbahn zum Schadensersatz, sowie zur Herstellung von Schutz- etc. Anlagen insoweit verpflichtet wird, als sie durch derartige Eingriffe fremde Rechte verletzt bezw. einen ungewöhnlichen Gebrauch von ihren Eigenthumsrechten macht. G. E.

Rosenthal, Dr. Ed., Prof. Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Auf Grund des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. Okt. 1890 u. d. Konferenzbeschlüsse vom Juni u. September 1893 dargestellt. Jena. 1894.

Diese treffliche systematische Darstellung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts ist vom Unterzeichneten bereits an anderer Stelle gebührend hervorgehoben worden. Hier sei nur bezüglich des Inhalts nochmals darauf hingewiesen, dass der Herr Verfasser, nachdem er zunächst im Vorwort die hohe Bedeutung des internationalen Uebereinkommens gewürdigt hat, den Stoff selbst in einer Einleitung und in 9 Abschnitten: — I. Hauptgrundsätze (Geltungsgebiet, Rechtscharakter, Dauer, Transport-Pflicht und -Gemeinschaft),

II. Abschluss und Inhalt, III. Ausführung, IV. Erfüllung des internat. Frachtvertrages, V. Haftpflicht, VI. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn, VII. Rechtliche Beziehungen insbesondere Rückgriffsrecht, VIII. Prozessrecht, IX. Centralamt — in überaus klarer Weise zur Erörterung bringt. Dem Werke sind zweckmässig 3 Anhänge: 1) Zusammenstellung der dem Uebereinkommen nicht unterworfenen Gegenstände, 2) deutscher und französischer Text des Uebereinkommens, 3) eine Zusammenstellung der Bestimmungen des Uebereinkommens mit den bezügl. landesrechtlichen — beigegeben. G. E.

Peege, B. Die deutschen Eisenbahngesetze. 2. Aufl. Verlag v. C. Heinrich. Dresden 1895.
Zum Handgebrauche für Eisenbahnbeamte hat Verfasser auf 151 Seiten die für das Reich geltenden rechtlichen und technischen Vorschriften über die Eisenbahnen, die Tarife und die Bestimmungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen sachgemäss erörtert. Bei kürzeren Verordnungen ist nur der Inhalt, bei einigen (z. B. Handelsgesetzbuch und Reichsverfassung) die einschlägigen §§. sonst ein Verzeichniss des Inhaltes wiedergegeben. W. C.

Buschmann, M. Dr. v. Verordnungen des k. k. österr. Handelsministeriums v. 1. Novbr. 1894, betr. Berichterstattung über Tarifangelegenheiten, u. v. 1. Novbr. 1890 über d. Veröffentlichung der Tarife f. d. Personen- u. Güterverkehr auf Eisenbahnen. Wien 1894. Hof- u. Staatsdruckerei.

Claro, Frederic C. Ph. Dr. State Railroad Commissions, and how they may be made effective. London 1892. Swan, Sonnenschein & Co. (eine Darstellung der in den Vereinigten Staaten zu Ende des Jahres 1891 geltenden Gesetzgebung, betr. die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen).

Fischer, J. Staat u. Eisenbahnen. Basel 1895. Dr. H. Müller.

Kohlheim, Dr. P. Mortgage und Mortgagebonds. Berlin 1894. Carl Heymanns Verlag.

Palaa, J. G. Dictionnaire législativ et réglementaire des chemins de fer. Paris 1894.

II. Mit dem Eisenbahnrecht zusammenhängende Schriften.

Finger, A. Prof. Das Oesterr. Strafrecht. Berlin 1894. Carl Heymann's Verlag.

Fürstl, C. v. Die strafrechtlichen Nebengesetze (Oesterreich). Wien 1894. F. Tempsky.

Gaupp, Dr. L. Staatsrecht d. Kgr. Württemberg. 2. Aufl. Freiburg 1894. J. C. B. Mohr.

Groschuff, A., **Eichhorn,** G. und **Delius,** H. Die Preuss. Strafgesetze. Berlin 1894. Liebmann.

Grotefend, G. A. Die Erlasse zur Ausführung und Erläuterung der Gesetze des preuss. Staats u. des deutsch. Reichs. 1809—1894. 1. Lfg. Düsseldorf 1895. Schwann.

Hue de Grais, Reg. Präs. Handbuch der Verfassung u. Verwaltung in Preussen u. dem deutschen Reich. 10. Aufl. Berlin 1894. J. Springer.

Joel, M. Das Arbeiterschutzgesetz v. 1. Juni 1891. Berlin 1894. Carl Heymann's Verl.

Kirchstetter, Dr. L. v. Kommentar zum Oesterr. allgem. bürgerl. Gesetzbuche. 5. Aufl. Herausg. v. Maitisch. Leipzig 1894. F. A. Brockhaus.

Krainz, Prof. Dr. J. System des österr. allgem. Privatrechts. Herausg. v. Pfaff. 2. Aufl. Wien 1894. Manz.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Hilse, Dr. C. Der Amortisationsfonds der Eisenbahnen nach seiner Steuerpflicht. Wochenschr. f. Aktienrecht. III. Nr. 8/24.

— Das für Preussen geplante Bahnpfandrecht und Bahnzwangsvollstreckungsverfahren. Archiv f. öffentl. Recht. X. 1.

Bendixen. Die rechtliche Natur der Emission neuer Aktien zur Erhöhung des Grund-

kapitals. — Umwandlung von Aktien in Prioritätsaktien. — Reichs- u. Landesstempel bei Fusionsverträgen. Wochenschrift f. Aktienrecht. III. Nr. 8 24.

Fuld. Die Stellung der Familienangehörigen in den Arbeiterversicherungsgesetzen. Rassow u. Küntzel (Gruchot), Beiträge Bd. 38 Heft 2/3.

Der Begriff Eisenbahnbetrieb im deutschen Krankenversicherungsgesetz v. 10. April 1892. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894. Nr. 98.)

Bestimmungen und Gesetze zur Förderung von Kleinbahnen bezw. Nebenbahnen in den ausserpreussischen Staaten Deutschlands. (Grossherzogthum Hessen.) (Die „Strassenbahn" 1895. No. 2. S. 13.)

Rechtliche Stellung der zur Preuss. Staatseisenbahnverwaltung einberufenen Regierungs-Baumeister. (Deutsche Bauzeitung. 1894. Nr. 86.)

Die Frachtrechtsreform. (Zeitschr. f. Staats- u. Volkswirthschaft. Wien 1894. Nr. 38—41.)

Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetz. (Oesterr. Eisenbahn-Ztg. 1894. Nr. 38.)

Birk, Alfr. Das neue Lokalbahngesetz für Oesterreich. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1895. Nr. 4. 5.)

Eder, Dr. A. Das neue österreichische Gesetz über Bahnen niederer Ordnung. (Zeitschr. f. Kleinbahnen. Berlin 1895. II. Jahrgang. Heft 2 u. 3.)

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, womit Bestimmungen f. d. Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen und Kleinbahnen getroffen werden. (Oesterr. Eisenb. etc. Verordn. Bl. 1894. Nr. 130/134.)

Welti, Eisenbahngesetzgebung und Aktienrecht in der Schweiz. (Wochenschr. f. Aktienrecht. III. Nr. 24.)

Leyen, A. v. d. Eisenbahnen, Regierung und Volksvertretung in Frankreich. (Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschiff. 1895. VIII. Heft 6 u. 7.)

Lehmann. Die französische Aktiennovelle vom 1. August 1894. (Wochenschr. f. Aktienrecht. III. Nr. 8.)

Les fraudes dans les transports par chemins de fer. (La voie ferrée. Paris 1894. Nr. 617. 626.) Les chemins de fer secondaires en Italie. (Nr. 634.)

La responsabilité du transporteur en cas d'accident aux personnes. (Bulletin de la Commission du Congrès des chemins de fer. Bruxelles Octbr. 1894.)

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachung, betr. eine II. Ausgabe der dem internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste. Vom 26. Januar 1895 (R. G. Bl. 1895. Nr. 5. S. 61).

Bekanntmachung, betr. eine neue Fassung der Anlage B. zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Vom 9. Februar 1895. (R. G. Bl. 1895. Nr. 6. S. 101).

Italien. Verordnung, betr. Dienstvorschriften f. d. königl. Eisenbahn-Generalinspektorat Gültig vom 1. Mai 1894. (Mon. d. str. ferr. No. 25 u. 26. 1894).

Preussen. Allerh. Erlass, betr. Umgestaltung der Eisenbahnbehörden. Vom 15. Dezbr. 1894. (G. S. 1895. S. 11.)

Oesterreich. Gesetz über Bahnen niederer Ordnung. Vom 31. Dezember 1894. R. G. Bl. 1895. II. Stück Nr. 2.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 176. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 27. Juni 1893.

[Bolze Praxis. Bd. 17 S. 109. Ziff. 211.]

§ 7 Haftpflichtgesetz. In erster Reihe ist auf Ersatz des Schadens in Rentenform zu erkennen.

Die Wittwe und die durch ihren Vormund vertretenen Kinder haben anlässlich des durch einen Zusammenstoss mit einer Lokomotive verunglückten Ehemanns und Vaters Renten gefordert, das Berufungsgericht hat auf 2000 Mark Kapitalzahlung erkannt. Auf die Revision der Kläger wurde die Vorentscheidung aufgehoben, und die Sache zurückverwiesen. Der Antrag auf Rentenzahlung, welche nach § 7 des Haftpflichtgesetzes für die Regel eintritt, ist unerörtert geblieben und ohne Angabe von Gründen eine Kapitalabfindung zugesprochen, indem dabei die auf die einzelnen Kläger fallenden Beträge nicht geschieden sind. Statt zu erörtern, inwieweit Kläger wegen des dem Verunglückten obliegenden, den Klägern entzogenen Unterhalts Ersatz fordern können, hat das Berufungsgericht erörtert, welcher Art die Wirthschaft des Verunglückten war, ob sich dieselbe gehoben oder verschlechtert habe.

Nr. 177. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 2. Juli 1893.

[Bolze Praxis Bd. 17 S. 99. Nr. 190.]

Haftpflicht des Reichseisenbahnfiskus für Verschulden seiner Beamten (art. 1383 cod. civ.). Umfang des Schadensersatzes.

Der Reichsfiskus, vertreten durch die Generaldirektion der Eisenbahnen von E. L., ist dem Kläger zu einem Schadenersatz von 16000 Mark verurtheilt. Die Revision wurde zurückgewiesen. Zunächst hat das Oberlandesgericht den Rechtsbegriff des Verschuldens, bezw. der Nachlässigkeit, négligence des Code 1383, um welche es sich vorliegend handelt,

ersichtlich nicht verkannt, sondern unter Berücksichtigung aller Umstände des gegebenen Falles gefunden, dass den Beamten des Beklagten, für welche derselbe als Geschäftsherr nach den Bestimmungen des Art. 1384 haften müsse, der Vorwurf zu machen sei, dass sie das Bestehen einer ihrer Konstruktion nach gefährlichen Einrichtung, nämlich der schweren und langen, nur auf drei Rädern laufenden eisernen Wegeschranke, welche den Güterbahnhof von der Zufuhrstrasse abschloss, geduldet und nicht einmal am Sonntage, an welchem Tage Nachmittags der Unfall sich ereignet hat, durch Anlegen eines Vorhängeschlosses dafür gesorgt hätten, dass Kinder verhindert wurden, sich der Wegeschranke als eines Spielzeuges zu bedienen. Weiter ist mit genügender Begründung festgestellt, dass von den Beamten des Beklagten ein Unfall hätte vorausgesehen werden können und dass die Annahme eines eigenen Verschuldens des durch Umstürzen der Wegeschranke verunglückten elfjährigen Sohnes des Klägers oder dessen Spielgenossen oder des Klägers selbst nach Lage der obwaltenden Umstände ausgeschlossen sei. Endlich hat der Berufungsrichter nach freier Ueberzeugung — § 260 C. P. O. — ohne Beweiserhebung die Höhe des Schadens ohne Gesetzesverletzung festgestellt, welche dem Kläger durch das Begräbniss und die voraussichtliche Unterstützung, welche ihm, wenn der kräftige und gesunde Sohn erwachsen wäre, von diesem zugeflossen sein würde.

Nr. 178. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 5. Juli 1893.

[Österr. Eisenb. Ver. Bl. VIII. Nr. 7 S. 113.]

1. Die durch die Concessionsurkunde einer Eisenbahnunternehmung auferlegte Verpflichtung, für die Ausübung des Postdienstes in den Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen ein geeignetes Postbureau zu überlassen, bezieht sich ausser dem Falle einer ausdrücklichen Einschränkung auf alle Stationen, welche bei Inbetriebsetzung der Bahn oder in der Folge als Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen bestimmt und eingerichtet werden. 2. Als Brief-Aufgabs- und Abgabsstation ist jene Station anzusehen, in welcher der Postdienst, die Auf- und Abgabe der Briefpost zwischen den mit den Eisenbahnzügen verkehrenden Postbediensteten einerseits und den an die Station gewiesenen Postämtern andererseits, sich vollzieht. 3. Die Postverwaltung ist berechtigt, zu bestimmen, wie geartet und wie beschaffen das Postbureau sein müsse, damit es als „geeignetes“ erkannt werden könne.

Diese einschränkende Interpretation obiger Bestimmung der Concessionsurkunde vermochte aber der Verwaltungs-Gerichtshof nach dem Wortlaute und der Sachlage nicht für richtig zu erkennen, weil bei Erlassung der Allerhöchsten Concessionsurkunde die Bahn selbst noch nicht

bestand und die Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen an derselben nicht bestimmt und noch weniger activirt waren, daher bei Statuirung der Verpflichtung in Betreff der Beistellung eines Postbureau nicht an local bestimmte Stationen gedacht werden konnte, sondern offenbar für alle Stationen, welche bei Inbetriebsetzung der Bahn oder in der Folge als Brief-Aufgabs- oder Abgabsstationen bestimmt und eingerichtet werden würden, jene Vorsorge getroffen werden wollte, was ja auch durch den Wortlaut obiger Bestimmung zum Ausdrucke gelangt.

Wenn hienach die Verpflichtung der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft nicht auf schon bei der Concessionirung oder Errichtung der Bahn bestimmte Stationen eingeschränkt ist, sondern sich auch auf Stationen erstreckt, welche erst in der Folge als Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen bestimmt wurden oder bestimmt werden, so erscheint in der Streitsache die Frage entscheidend, ob die Eisenbahnstation Neratovic eine Brief-Auf- und Abgabsstation ist, bezw. ob eine behördliche Verfügung vorliegt, durch welche Neratovic als Brief-Aufgabs- und Abgabsstation bestimmt wurde.

Die Beschwerde bestreitet dies, wogegen der Vertreter des Handelsministeriums bei der öffentlichen Verhandlung erklärte, dass der Begriff einer Brief-Auf- und Abgabsstation technisch nicht festgestellt sei, daher nach der natürlichen Bedeutung der Worte jede Eisenbahnstation, an welcher eine Brief-Auf- und Abgabe stattfindet, als Brief-Auf- und Abgabestation angesehen werden müsse und sohin auch die Eisenbahnstation Neratovic, wo die Brief-Auf- und Abgabe stattfinde, eine Brief-Auf- und Abgabsstation sei.

Auch der Verwaltungs-Gerichtshof musste nach der Sach- und Rechtslage Neratovic jenen Eisenbahnstationen beizählen, für welche die Bezeichnung Brief-Auf- und Abgabsstation zutrifft.

Denn wie aus dem Handelsministerialerlasse vom 16. Dezember 1872, Z. 29.228, ferner aus der Kundmachung der k. k. Postdirection Prag ddto. 22. September 1872, Z. 25.311, wie nicht minder aus den Postcoursbüchern sich ergiebt, wurde die Station Neratovic von der Postverwaltung als jene Station bezeichnet, auf welcher der Brief- und Fahrpostdienst zwischen Klomin und Brandeis-Elbekosteletz eingerichtet werden soll, und es wird auch nicht bestritten, dass diese Anordnung der Postverwaltung dergestalt in Vollzug gesetzt worden ist, dass die genannten Postämter Postsendungen in der Station Neratovic übernehmen und übergeben.

Die Beschwerde vermeint allerdings, dass durch diese postalischen Vorkehrungen die Station Neratovic noch nicht als eine Brief-Aufgabs- und Abgabsstation qualificirt wurde und dass sie auch nach der neuen,

heute angefochtenen Verfügung eine Station dieser Qualität nicht werden solle, weil auf der Station selbst „eine Expeditionsstelle“, ein Postamt behufs Annahme und Abgabe von Briefen, weder errichtet worden ist, noch auch errichtet werden soll.

Diese einschränkende Interpretation des Ausdruckes „Brief-Aufgabs- und Abgabsstation“ erschien aber dem Verwaltungsgerichtshofe nicht berechtigt.

Denn was zunächst die Behauptung der Beschwerde anbelangt, dass durch die neue Verfügung die Einrichtung einer Expeditionsstelle nicht in Aussicht genommen wurde, so findet diese Behauptung in dem Wortlaute des angefochtenen Erlasses insoferne keinen Stützpunkt, als derselbe allgemein dahin lautet, dass zur Ausübung des Postdienstes die Beistellung eines Postbureau gefordert wird. In welcher Weise und in welchem Umfange in dem geforderten Postbureau der Postdienst ausgeübt werden soll, wird in dem angefochtenen Erlasse überhaupt nicht angeführt. Allein auch dann, wenn die Angabe der Beschwerde zutreffend sein sollte, dass es sich der k. k. Postverwaltung lediglich um die Gewinnung von Localitäten zur Unterbringung von Postfrachtstücken handelt, würde nach dem Wortlaute der Concessionsurkunde der von der Postverwaltung gegenüber der Eisenbahnunternehmung erhobene Anspruch gleichwohl begründet sein. Denn als eine Brief-Aufgabs- und Abgabsstation kann nach der natürlichen Bedeutung der Worte jede Station angesehen werden, in welcher eine postämtliche Auf- und Abgabe von Briefen statthat, was allerdings auch dann zutrifft, wenn der Postdienst, die Auf- und Abgabe der Briefpost, zwischen den mit den Eisenbahnzügen verkehrenden Postbediensteten einerseits und den an die Station gewiesenen Postämtern andererseits, sich vollzieht.

Die Beschwerde bestreitet auch, dass die Postverwaltung nach Massgabe der citirten Concessionsbestimmung berechtigt war, von der Eisenbahnunternehmung ein Zimmer von bestimmten Dimensionen und überdies noch die Beistellung einer Kammer zu verlangen, da nach der Concessionsurkunde der Postverwaltung nur der Anspruch auf ein geeignetes Postbureau zustehe. Nachdem die Concessionsurkunde des Ausdruckes „geeignetes Postbureau“ sich bedient, so ist zunächst die Meinung der Beschwerde, als ob die Postverwaltung nicht berechtigt wäre, des Näheren zu bestimmen, wie geartet und wie beschaffen das Postbureau sein müsse, nicht begründet; denn es kann doch nur die Postverwaltung, da sie den Umfang des Postdienstes kennt, als berufen angesehen werden, zu bestimmen, wie das Postbureau beschaffen sein müsse, um als für den Postdienst geeignet angesehen werden zu können.

Nr. 179. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 20. September 1893.

§ 16. Preussisches Enteignungs-Gesetz vom 11. Juni 1874. Folgen der ertheilten Bauerlaubniss.

Der Eisenbahnfiskus hat schon vor der Enteignung über die in den demnächst enteigneten Grundstücken enthaltenen Steine verfügt. Der deshalb von dem bisherigen Eigenthümer erhobene Schadensersatzanspruch ist abgewiesen. Denn durch die ertheilte Bauerlaubniss und die zu diesem Zweck erfolgte Einräumung des Besitzes der enteigneten Flächen wurde der Eisenbahnfiskus ermächtigt, auch über Substanztheile der Grundstücke zum Zwecke des Eisenbahnbaues zu verfügen, sodass eine rechtswidrige Aneignung der Steine nicht vorliegt. Die Annahme, dass dem Eisenbahnfiskus im Voraus die Rechte des Eigenthümers an den in Anspruch genommenen Flächen eingeräumt sind, steht im Einklang mit dem getroffenen Uebereinkommen und mit § 16 des Enteignungsgesetzes.

Nr. 180. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 23. September 1893.

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. § 8. Der Umstand, dass ein Grundstück nicht Bauplatzqualität besitzt, bedingt nicht nothwendig die Abschätzung als Ackerland. Dasselbe kann noch andere Qualifikationen besitzen, z. B. als Lagerplatz usw.

Mit Recht weist die Revision darauf hin, dass aus der Verneinung der Bauplatzqualität noch nicht folge, dass das Grundstück nur als Ackerland zu schätzen sei, dass vielmehr mit Rücksicht auf die Lage des Grundstücks in der Nähe der Stadt auch noch andere, den merkantilen Werth desselben erhöhende Benutzungsarten (z. B. als Lagerplatz) in Betracht kommen könnten. Dass von Seiten des Klägers in dieser Beziehung besondere Behauptungen nicht aufgestellt sind, konnte den Berufungsrichter nicht davon entbinden, die für den Werth des Grundstücks massgebende Benutzungsfähigkeit desselben nach allen Richtungen ins Auge zu fassen und demgemäss den Sachverständigenbeweis zu dirigiren. Das erschien um so mehr geboten, als die Sachverständigen, obwohl sie die Verwerthbarkeit des Grundstücks als Baustelle für die nächste oder doch für absehbare Zeit verneinten, dennoch dem Grundstück (als Baustelle) einen (den Werth als Ackerland weit übersteigenden) Werth von 80 Mark pro Ar beigemessen haben. Streitig war unter den Parteien nicht bloss die Frage der Bauplatzqualität des Grundstücks, sondern überhaupt dessen durch seine Benutzungsfähigkeit bedingter

Werth. Dass das Grundstück nur hätte als Ackerland benutzt werden können, ist nicht festgestellt. Wegen Verletzung des § 8 des Enteignungsgesetzes und ungenügender Begründung wurde die Vorentscheidung aufgehoben und die Sache zurückverwiesen.

Nr. 181. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 13. Oktober 1893.

[Bolze Praxis. Bd. 17 Ziff. 434 S. 242.]

Art. 403, 404. H. G. B. Haftpflicht der Eisenbahn aus vorzeitiger Ablieferung des Guts (vor Ankunft am Bestimmungsort).

Die Klägerin sandte von der Station Sulzbach bei Saarbrücken an V. in Basel durch die Eisenbahn 30 Kisten Fensterglas in unplombirtem Waggon. Nach dem Frachtbrief sollte die Waare nach Station Basel, Badischer Bahnhof, via St.-Ludwig befördert werden. Dem Frachtbrief war eine Deklaration für die schweizerischen Zollämter „zur Verzollung an der Grenze" und eine Anmeldung für die Ausfuhr beigegeben. V. hat eine Zweigniederlassung in St.-Ludwig. Als das Glas dort ankam, veranlasste V. die Eisenbahnbehörde, ihm dasselbe dort auszuhändigen; er hat es dann im deutschen Inlande verkauft. Die Klägerin ist von dem Verein rheinischer Tafelglashütten, welchem Klägerin angehört, zu einer Konventionalstrafe von 5000 Mark verurtheilt, weil die Mitglieder dafür zu haften haben, dass das von ihnen ins Ausland verkaufte Glas thatsächlich unplombirt ins Ausland geht, sodass eine Wiedereinfuhr ohne Zahlung des Zolls ausgeschlossen ist. Eisenbahnfiskus ist der Klägerin vom Landgericht Köln zur Erstattung der Strafe, soweit sie nicht der Klägerin als Mitglied des Vereins zu gute kommt, verurtheilt. Berufung und Revision wurde zurückgewiesen. Nach H. G. B. 403, 404 ist der Frachtführer verpflichtet, am Ort der Ablieferung das Frachtgut dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuhändigen, wenn nicht der Absender zur Aushändigung des Guts vor dessen Ankunft an dem Orte ermächtigt. Diese gesetzliche Pflicht ist gerade so anzusehen, als wenn sie als ausdrückliche Vertragspflicht durch den Frachtvertrag auferlegt wäre. Da die Eisenbahnverwaltung dieser Pflicht entgegengehandelt hat, ist Fiskus nach allgemeinen Grundsätzen schadensersatzpflichtig (Code 1142, 1143). Der Kausalzusammenhang und der Mangel eines eigenen Verschuldens der Klägerin ist vom Oberlandesgericht thatsächlich festgestellt und begründet. Die genaue Befolgung der Anweisungen der Absenderin hinsichtlich der Durchführung des Transportes bis zum Bestimmungsorte und die Herbeiführung der Ver-

zollung sei um so mehr Pflicht des Beklagten gewesen, als Syndikatsbestimmungen, wie die in Rede stehende, welche die Verurtheilung des Beklagten zur Konventionalstrafe von 5000 Mark herbeigeführt habe, heute nichts Seltenes mehr seien und Fälle, wie der vorliegende, bereits früher zur Kenntniss der Eisenbahnverwaltung gekommen seien.

Nr. 182. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 20. Oktober 1893.

[Bolze Praxis. Bd. 17 S. 110 Ziff. 213.]

§ 120 R.-Gewerb.-Ord. Pflicht des Eisenbahnfiskus zu Sicherheitsvorkehrungen in den Eisenbahnwerkstätten.

Der Eisenbahnfiskus lässt in seiner Hauptwerkstätte zu Cassel Lackirarbeiten verrichten. Einer der Lackirer ist an Bleivergiftung erkrankt. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach für berechtigt erklärt, Revision zurückgewiesen. Nach Annahme des Berufungsgerichts musste der Beklagte bei Aufhebung der Frühstücks- und Vesperpausen im J. 1880 oder 1881 die Einführung von Speisen und Getränken in den Arbeitsraum, sowie das Essen und Trinken während der Arbeitszeit verbieten; er musste ferner anordnen, dass die Arbeiter, so oft sie die mit Stauberzeugung verbundenen Arbeiten verrichtet hatten, jedenfalls aber, bevor sie sich nach Beendigung der Arbeit zur Einnahme des Mittags- und Abendbrotes fortbegaben, den Mund ausspülten, auf die Nothwendigkeit solcher Reinigung hinweisen, solche durch Aufstellung von Utensilien erleichtern und sie überwachen; er durfte endlich das Zerreiben von Bleiweisstücken mit der Hand auf dem Reibsteine nicht gestatten, weil dieses Zerreiben vornehmlich geeignet war, Staub zu entwickeln und das Eindringen von Bleiweisstheilchen in den Körper zu veranlassen. Diese Verpflichtungen sind nicht erfüllt und gegen dieselben ist gehandelt. Es muss davon ausgegangen werden, dass eine zur Abwehr einer bestimmten Gefahr an sich geeignete Anordnung im Falle ihrer Erlassung auch die Gefahr ausgeschlossen haben würde. Es ist endlich auch nichts dafür erbracht, dass die Vergiftung des Klägers durch andere Ursachen als die vom Berufungsgerichte angenommenen selbständig bewirkt worden sei; die Möglichkeit besteht auch hierfür, kann aber als solche gegenüber einem zur Herbeiführung des feststehenden Erfolgs an sich geeigneten Vorgange nicht in Betracht kommen.

Nr. 183. Entsch. des Oesterreich. Eisenbahn-Schiedsgerichts. Vom 24. Oktober 1893.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 129. S. 2141.]

Wenn sich eine Eisenbahn-Verwaltung dem Schiedsgerichte unterworfen hat, so sind während der Zeit, für welche diese Unterwerfung erklärt wurde, nachträgliche Modificationen der Unterwerfungsclausel unstatthaft. Die Avisirung einer Sendung, welche laut Vermerkes im Frachtbriefe „Bahnhof restante" aufgegeben ist, macht die Bahn für den dadurch dem Aufgeber erwachsenen Schaden ersatzpflichtig.

Der Holzhändler I. F. in Bursztyn hatte am 18. September 1891 193 Säcke Kleie im Gewichte von 10.000 kg und am 26. September 1891 182 Säcke Kleie im Gewichte von 10.000 kg von Lemberg an K. in Breslau versendet und die Bestimmung „Bahnhof restante" beigefügt. Durch die Avisirung dieser Sendungen an den Adressaten und Bezug derselben durch Letzteren ohne Abgabe des Aufgabsrecepisses behauptete I. F., einen Schaden von 650 fl. erlitten zu haben, und klagte gegen die k. k. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen auf Ersatz dieses Schadens im restringirten Betrage von 500 fl. sammt Nebengebühren.

Nach der am 24. Oktober 1893 durchgeführten Verhandlung erkannte das Eisenbahn-Schiedsgericht die Geklagte als schuldig, dem Kläger anstatt des eingeklagten Betrages von 500 fl. s. N.-G. den restringirten Betrag von 320 fl. s. N.-G. zu bezahlen, wenn Kläger den Eid dahin leistet, „dass er dadurch, dass die in der Klage bezeichnete Waare, ungeachtet des in dem die Waarensendung begleitenden Frachtbriefe enthaltenen Vermerkes „Bahnhof restante", dem Adressaten K. in Breslau avisirt wurde, einen Schaden in der Höhe von mindestens 320 fl. erleide."

Die Begründung dieses Schiedsspruches führt im Wesentlichen Folgendes aus:

Seitens der Geklagten wurde unter Berufung auf eine von ihr an die n.-ö. Handels- und Gewerbekammer gerichtete Zuschrift ddto. 11. Jänner 1890 zunächst die Competenz des Schiedsgerichts in Abrede gestellt.

Es ist unbestritten, dass die k. k. General-Direktion mit Zuschrift vom 2. Oktober 1888, Z. 22.790, an die n.-ö. Handels- und Gewerbekammer die Erklärung abgab, dass sie einverstanden sei, dass die mit Schluss des Jahres 1888 ablaufende Wirksamkeit des dermaligen Statutes des Schiedsgerichtes sammt den vereinbarten Erläuterungen, bezw. das auf Grund dieses Statutes in Wien bestehende Schiedsgericht für weitere fünf Jahre, das ist bis Ende 1893, erneuert werde, und sie diesem Schiedsgerichte unter Voraussetzung des Hinzutrittes aller anderen österreichischen Bahnverwaltungen bezüglich sämmtlicher unter ihrer Verwaltung stehenden Bahnlinien beitrete.

Diese Erklärung enthält nur die letzterwähnte Bedingung für den Beitritt, und da von Seiten der General-Direktion nicht behauptet wurde, dass diese Bedingung nicht erfüllt sei, musste das Schiedsgericht annehmen, dass die General-Direktion sie als erfüllt betrachtet, was auch daraus hervorgeht, dass sie seither die Competenz des Schiedsgerichtes aus dem Grunde der Nichterfüllung der Bedingung niemals bestritten hat.

Im Jahre 1890 hat nun allerdings die General-Direktion in einer im Protokolle der Handels- und Gewerbekammer vom 26. Februar 1890 unter Punkt 29 mitgetheilten Zuschrift bekanntgegeben, dass ihre Beitrittserklärung zu dem Schiedsgerichts-Statute bis Ende 1893 sich dem Umfange nach nicht weiter erstreckt, als jene der übrigen österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, und ihre Erklärung vom Oktober 1888 dahin präcisirt, dass auch sie sich den Schiedsgerichten nur für Streitfälle über solche Transporte unterwerfe, bei denen alle an denselben betheiligten Verwaltungen dem Schiedsgerichte sich gleichfalls unterworfen haben.

Wenn nun die General-Direktion im vorliegenden Falle die Competenz unter Berufung auf diese Erklärung deshalb bestritt, weil der Transport des Gutes theilweise auf einer ausländischen, dem Schiedsgerichte nicht unterworfenen Bahn erfolgte, hatte das Schiedsgericht die Rechtswirksamkeit der im Jahre 1890 abgegebenen Erklärung der General-Direktion zu prüfen. Nach den zu § 1 des Statutes vereinbarten Erläuterungen hat das Statut für die Bahnen nur nach Massgabe der erfolgten Beitrittserklärung verbindliche Kraft. Nachdem die General-Direktion nun im Oktober 1888 unbestrittener Massen dem Schiedsgericht auf fünf Jahre, das ist bis Ende 1893, ohne eine andere als die schon früher berührte Bedingung beigetreten war, stand es derselben nicht zu, vor Ablauf des bestimmten Zeitraumes ihre Beitrittserklärung nachträglich durch eine die Competenz verringernde Beschränkung zu modificiren oder gar zurückzuziehen.

Das Schiedsgericht konnte daher der Erklärung vom Jahre 1890 keine Rechtswirksamkeit beimessen und hielt seine Competenz auf Grund der Erklärung vom Jahre 1888 für zweifellos begründet.

Gegen den meritorischen Inhalt der Klage wendete die General-Direktion zunächst die eingetretene Verjährung ein und stützte sich hiebei offenbar auf die Art. 386 und 408 H.-G.-B. Da aber im vorliegenden Falle von einem Verluste des Gutes nicht die Rede sein kann, konnte die Einwendung nur im Sinne des Abs. 1 von Art. 408 aufgefasst werden, wonach durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlischt. Auch diese Bestimmung konnte jedoch nicht als massgebend erachtet werden, denn,

wenn wirklich der Bestimmung des § 59 B.-R. entgegen das Gut avisirt worden war, ohne dass die Bahn hiezu berechtigt war, liegt ein Verschulden ihrerseits vor, welches den Adressaten in die Lage setzte, entgegen dem Willen des Aufgebers die Waare zu beziehen.

Der Anspruch gegen den Frachtführer kann aber doch nur dann erlöschen, wenn die Bestimmungen, welche bezüglich der Ausfolgung der Waare getroffen waren, auch eingehalten wurden. Wenn dies nicht geschah und die Bahn diesfalls ein Verschulden trifft, so kann sie die Verjährung nicht zu ihren Gunsten geltend machen.

Gegenüber der Klagsbegründung hatte die General-Direktion bestritten, dass die vom Kläger behauptete Clausel „Bahnhof restante" auch auf dem Frachtbriefe stand. Die beiden vorliegenden Aufgabsrecepisse weisen aber diese Clausel auf, und hat das Schiedsgericht daher angenommen, dass auf dem Frachtbriefe selbst auch dieser Beisatz erhalten war, und hielt deshalb den angebotenen Zeugenbeweis durch den früheren Stationschef in Bursztyn für überflüssig. Wäre aber dieser Beisatz auf dem Frachtbriefe nicht gestanden, so hätte der aufnehmende Beamte seine Pflicht nicht erfüllt, was ebenfalls die Bahn zu vertreten hätte, da die Aufgabsrecepisse beweisen, dass die Partei den Beisatz verlangt hat. Ferner enthalten die Recepisse ausdrücklich auf der Rückseite die Anmerkung, dass Sendungen mit der Bestimmung „Bahnhof restante" dem Adressaten nicht avisirt und nur gegen Abgabe des Aufgabsrecepisses ausgefolgt werden. Wenn nun die Abgabsbahn entgegen diesen Bestimmungen und entgegen dem § 59 B.-R. dennoch avisirt hat, was aus der Thatsache, dass die Recepisse vom Kläger vorgelegt werden, hervorgeht und für dessen Gegentheil von der General-Direktion weder ein Beweis angeboten noch erbracht worden, so liegt ein Verschulden der ersten vor, das die Geklagte als Aufgabsbahn zu vertreten hat.

Das Schiedsgericht hat hiebei auch in Erwägung gezogen, dass die hier angewandte Art der Versendung von Seiten der Kaufleute benützt wird, um eine Waare, für welche sie den Kaufpreis noch nicht bekommen haben, bis zur Hebung des Kaufpreises in der Hand zu besitzen. Sie haben dann die Möglichkeit, den Vermerk aufzulassen, bezw. die Clausel zu anulliren, und besteht bis dahin die Unmöglichkeit, dass der Adressat die Waare ohne Willen des Aufgebers ausgefolgt erhält. Ist nun durch die Avisirung Letzterem der Bezug der Waare ohne und geradezu gegen den Willen des Absenders ermöglicht worden, so kann diesem möglicherweise ein Schaden daraus erwachsen, den zu vertreten die Bahn verpflichtet erscheint.

Nr. 184. Entsch. des Kassationshofes in Paris.

Chambres des requêtes. Vom 15. November 1893.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. III. Nr. 1 S. 36.]
Revue générale des chemins de fer Nr. 6 S. 352.

C. civ. 1121; c. comm. 100, 102. Verfügungsrecht des Absenders. (Art. 15 Abs. 4. Internat. Uebereink.)

Die Eisenbahn hat den vom Absender empfangenen und von ihr acceptirten Weisungen zu entsprechen; hat der Absender die Auslieferung des Gutes von der Vorzeigung des ihm von der Versandstation ausgehändigten récépissé durch den Empfänger abhängig gemacht, so muss diese Vorschrift erfüllt werden. (C. civ. 1121; c. comm. 100, 102.)

Dies trifft auch für den Fall zu, dass das Gut nicht in die Behausung zu liefern war und dem Empfänger von der Eisenbahn nach Ankunft avisiert wurde.

Nr. 185. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 20. November 1893.

[Bolze Praxis. Bd. 17 Ziff. 348 S. 184.]

Der Bauherr ist zur Forderung der Konventionalstrafe wegen Verzugs nicht berechtigt, wenn dieser in der Schuld des Bauherrn oder in anderen, vom Unternehmer nicht zu vertretenden Umständen begründet ist.

Sodann wird ausgeführt, der Beklagte habe die Ausführung des Baues verzögert. Es komme nicht darauf an, wie lange Beklagter Schuld an der Verzögerung gewesen; habe ein Bauunternehmer sich einer pro Tag der Verzögerung zu berechnenden Konventionalstrafe unterworfen für den Fall, dass das opus bis zu einem bestimmten Termine nicht fertiggestellt werde, und dieses opus werde erst 100 Tage später fertiggestellt; es werde aber erwiesen, dass der Bauunternehmer an 20 Tagen nicht habe arbeiten können aus Gründen, welche in der Schuld des Bauherrn oder in sonstigen nicht zu vertretenden Umständen lägen, so dürfe man dem Bauunternehmer nicht 80 Zögerungstage anrechnen, für welche er Konventionalstrafe zu zahlen habe; der Unternehmer sei vielmehr nun von der Verpflichtung zur Konventionalstrafe ganz frei, da er zur festgesetzten Zeit nicht habe fertig werden können; einem Werkmeister müsse es unbenommen sein, für die Zeit nach dem Termin, zu welchem er einen Bau habe beendigen sollen und ohne von ihm nicht zu vertretende Hindernisse würde beendigt haben, über die ihm zu Gebote stehenden Arbeitskräfte und seine Zeit anderweitig zu disponiren, ohne sich hierdurch der Gefahr, Konventionalstrafe zahlen zu müssen, auszusetzen. Auch das ist nicht rechtsirrthümlich.

Nr. 186. Entsch. des Kassationshofes in Paris.

Civil-Senat. Vom 21. November 1893.

[Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb. Transp. Jahrg. III. Nr. 1 S. 36.]
Revue générale des chemins de fer Nr. 6 S. 352.

Specialtarif mit verminderter Haftpflicht. (Art. 35. Internat. Uebereink.)

Wenn in den Bedingungen eines Specialtarifes gesagt ist, dass die Eisenbahn für Leckage während des Transportes nicht haftet, und dass sie durch Auslieferung des beförderten Wagens mit unversehrtem Plombenverschlusse jeder Haftpflicht entbunden ist, so obliegt dem Empfänger der Beweis, dass der Manko auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Ist das Verschulden der Eisenbahn nicht hinreichend festgestellt, und besteht kein direkter Zusammenhang zwischen den im Urteile festgestellten Thatsachen und dem Manko, oder resultiert das angebliche Haftpflicht-Zugeständnis der Eisenbahn aus einer versuchten, aber nicht zu stande gekommenen Abmachung, so kann die Eisenbahn nicht verantwortlich erklärt werden.

Nr. 187. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.

Vom 14. Dezember 1893.

[Oester. Eisenb.-Verordn.-Bl. VIII Nr. 40 S. 627.]

1. Nach den Bestimmungen der Landes-Bauordnung für Böhmen sind auch Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, über Verlangen der Baubehörden den Niveauplan vorzulegen.
2. Bei einer fallweisen Bestimmung der Regulirungslinie ist ein vorgängiges Einverständniss der Statthalterei nicht erforderlich.

ad a). Wie aus den Administrativacten sich ergiebt und von den Baubehörden im Zuge des Verfahrens auch festgestellt wurde, ist für das im Gebiete der Gemeinde Weinberge gelegene Territorium, das in die erwähnten Gassen fällt, und speciell für das zur Karlsgasse gehörige, eine Regulirungslinie in den Lagerplan nicht eingezeichnet worden. Insoferne aus Anlass des speciellen Baufalles die Bestimmung einer Regulirungslinie platzgreifen musste, hatten sonach nicht die von der Beschwerde berufenen §§ 4 und 5, sondern der § 6 der Bauordnung Anwendung zu finden, welcher unbeschadet der im § 5 normirten Feststellung der Lagerpläne die Bestimmung der Baulinie fallweise dem Gemeindeausschusse vorbehält.

Nun ist nach dem Wortlaute der Bestimmungen der §§ 4 und 5 das Einverständniss der k. k. Statthalterei allerdings zu allen Aenderungen des Lagerplanes, nicht aber zu jeder Bestimmung der Regulirungs-, resp. Baulinie erforderlich, welche fallweise erfolgt, da der § 6

einen solchen Vorbehalt nicht statuirt und aus den §§ 126 und 127, Schlussabsatz, mit aller Deutlichkeit sich ergiebt, dass die Bestimmung der Baulinie und des Niveaus in die ausschliessliche Competenz der Baubehörden fällt.

ad b). Aus § 14 der Bauordnung vom Jahre 1886 ergiebt sich, dass jene Parteien, welche in einer öffentlichen Strasse Bauführungen vorzunehmen gedenken, verpflichtet sind, Situations- und Niveaupläne vorzulegen. Nach § 127 der Bauordnung fallen nun allerdings alle auf den Bau bezughabenden Amtshandlungen bei Bauten des Staates, des Landes, des Bezirkes oder eines öffentlichen Fondes in die Competenz der k. k. Statthalterei; da jedoch nach dem Schlusssatze derselben Gesetzesbestimmung die Feststellung des Niveaus den Baubehörden ausschliesslich vorbehalten ist, so müssen diese als berechtigt angesehen werden, von den Parteien jene Behelfe abzuverlangen, welche zu einer zweckentsprechenden Durchführung der ihnen vorbehaltenen Amtshandlungen erforderlich erscheinen. Es ist daher darin, dass der k. k. Betriebsdirection in Prag der Niveauplan abverlangt wurde, eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erkennen.

Nr. 188. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 15. Dezember 1893.

Staatsverträge deutscher Bundesstaaten über gemeinsame Erbauung einer Eisenbahn haben nicht den Charakter von Rechtsnormen im Sinne des § 512 Civ. Proz. Ordn. Der Vertrag über die Herstellung einer solchen Bahn ist nicht Handelsgeschäft. Legitimation der für die gemeinsame Bahn errichteten Direktion zum Abschluss von Verträgen.

Nur Staatsverträge im eigentlichen Sinn als Akte internationaler Gesetzgebung sind Rechtsnormen im Sinne C. P. O. § 512, nicht aber solche, welche, wie der Vertrag zwischen Hessen, Baden und Frankfurt a. M. vom 25. Februar 1843 über die Erbauung einer Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg geschlossen wurde.

Zwar haben sich die drei an dem Bau und Betriebe der Main-Neckar-Bahn betheiligten Regierungen von Frankfurt a. M. (jetzt Preussen), Baden und Hessen zu einer handelsgeschäftlichen Unternehmung vereinigt und es unterliegt deren Transportgeschäft den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs; daraus folgt aber nicht, dass nun auch die Erbauung der Eisenbahn und die mit dieser in Zusammenhang stehenden

Rechtsgeschäfte, insbesondere der Werkverdingungsvertrag über eine von der Hessischen Ludwigsbahn ausgeführte Erweiterung eines Viadukts als ein Handelsgeschäft zu betrachten sei, oder dass überhaupt der Gesellschafts-(Staats-)Vertrag vom 25. Februar 1843 als ein solcher über die Gründung einer Handelsgesellschaft angesehen werden könnte. Ein Vertrag über Herstellung einer Eisenbahn ist ebenso, wie der über Herstellung eines einzelnen Bauwerks an einer schon bestehenden Eisenbahn ein Immobiliarvertrag und deshalb nach Art. 275 H. G. B. niemals ein Handelsgeschäft.

Rechtsgrundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Wirksamkeit der von Staatsbehörden Namens des Staates vorgenommenen Handlungen nach den von dem Vertragsschlusse durch Stellvertreter juristischer Personen geltenden Regeln zu beurtheilen ist. Eine Verbindlichkeit des Staats wird also nur bei privatrechtlichen Geschäften begründet, wenn die kontrahirenden Behörden die Grenzen ihrer Amtsbefugnisse nicht überschritten haben. Im vorl. Fall hatte zwar die Direktion der Main-Neckarbahn den Vertrag mit der Direktion der Hessischen Ludwigsbahn geschlossen, in Folge dessen letztere den Bau ausgeführt hatte. Der Berufungsrichter stellt aber fest, dass der Staatsvertrag vom 25. Febr. 1843 nur eine gemeinschaftliche Direktion zum Betriebe der Bahn und zur Führung der laufenden Verwaltung, keineswegs aber eine Behörde mit der Befugniss geschaffen habe, Veräusserungen oder diesen gleichstehende dauernde Belastungen, wie Ueberbrückungen des Bahnkörpers und Uebernahme der dadurch entstehenden Kosten, endgiltig zu beschliessen und anzuordnen. Und von den betheiligten Regierungen hatte die Preussische die Genehmigung des Vertrags abgelehnt. Danach wurde die gegen die Main-Neckarbahn erhobene Klage auf Erstattung der durch den Bau erwachsenen Kosten abgewiesen, Revision zurückgewiesen. Die Klägerin hat weiter behauptet, dass die Main-Neckarbahn nach erfolgtem theilweisen Abbruch des alten Viadukts den dadurch freigewordenen Raum auf ihrem, der Beklagten eigenen Gelände zur Anlage weiterer Schienengeleise benutzt habe. Hieraus allein folgt aber an sich weder eine Aneignung, noch eine Ratihabition des von der Klägerin ausgeführten Baues; es würde dies nur bei dem Hinzutritt besonderer Umstände angenommen werden können. Nach Lage der Sache lässt sich nun behaupten, dass die Beklagte und die hinter ihr stehenden Regierungen bei Anlegung der neuen Geleise einen sich ihnen zufällig darbietenden Vortheil benutzten, nicht auch, dass eine von der Klägerin gemachte Aufwendung in das Vermögen der betheiligten Staaten übergegangen sei.

Nr. 189. Entsch. des Kassationshofes in Paris.

Civil-Senat. Vom 19. Dezember 1893.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. III. Nr. 1. S. 36 | Revue générale des chemins de fer Nr. 6 S. 353.

Spezialtarif mit verminderter Haftpflicht. Art. 35. Internat. Uebereink.

Ist in den Bedingungen des Spezialtarifes einer Eisenbahn gesagt, dass sie für Beschädigung und Manko während der Beförderung nicht hafte, so folgt daraus nicht, dass die Eisenbahn für eigenes oder das Verschulden ihrer Leute von der Haftpflicht befreit sei; der Nachweis dieses Verschuldens liegt jedoch dem Entschädigungsberechtigten ob.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, den Gütern während der Beförderung eine aussergewöhnliche Sorgfalt zuzuwenden, die mit den Anforderungen des Dienstes nicht vereinbar ist. Daher kann die Eisenbahn nicht dafür verantwortlich gemacht werden, dass sie an einem rinnenden Fasse während der Beförderung die Reifen desselben verspätet hat antreiben lassen, wenn der angewendete Tarif keine Bestimmung enthält, welche die Eisenbahn zu einer ausnahmsweisen Fürsorge für das Gut während des Transports verpflichtet.

Das Urteil, das sich auf einen Expertenbericht stützt, dem es infolge eines materiellen Irrtums eine darin nicht enthaltene Erklärung zuschreibt, unterliegt der Kassation.

Nr. 190. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 17. Januar 1894.

Der Regel nach hat in Städten die Stadtgemeinde für die polizeigemässe Strassenreinigung aufzukommen.

Der Kläger ist auf Grund örtlicher Polizeiverordnungen zur Reinigung der Strasse längs seines Hausgrundstückes in der Pölitzer Strasse (bis zur Strassenmitte) polizeilich angehalten worden. Seine Klage, mit der er verlangt, dass die beklagte Stadtgemeinde ihm die durch diese Strassenreinigung bisher entstandenen Kosten (zunächst zu einem Theilbetrage) erstatte und für die Zukunft die polizeiordnungsmässige Strassenreinigung statt seiner übernehme, ist in den Vorinstanzen abgewiesen worden.

Die Zulässigkeit des Rechtsweges ist, wie auch der Berufungsrichter angenommen hat, nicht zu beanstanden. Die Klage ist die im § 5 des Gesetzes über die Zulässigkeit des Rechtsweges gegen polizeiliche Verfügungen vom 11. Mai 1842 vorgesehene, gestützt auf die Be-

hauptung, dass die von der Polizeibehörde dem Kläger angesonnene Verpflichtung nicht ihm, sondern der Beklagten obliege.

Den Verwaltungsgerichten ist die Entscheidung über die vorliegende Materie, soweit es sich wie hier, um einen Streit nicht gegen die Polizeibehörde, sondern unter den „Betheiligten" handelt, durch die neuere Gesetzgebung nicht zugewiesen worden. —

Nachdem der Kläger mit einer früheren Klage gleichen Inhalts, in welcher er die Verpflichtung der Beklagten zur polizeimässigen Strassenreinigung aus deren Eigenthum an der vor seinem Grundstücke vorüberführenden Strasse abgeleitet hatte, rechtskräftig abgewiesen worden, gründete er jetzt seinen Anspruch darauf, dass nach öffentlichem Rechte in den Städten die Stadtgemeinde für die polizeimässige Strassenreinigung aufzukommen habe. Mit Unrecht bestreitet die Revisionsbeklagte das Bestehen eines dahin gehenden Rechtssatzes; als Regel ergiebt sich die behauptete gesetzliche Pflicht der Stadtgemeinden aus der Vorschrift des § 3 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, nach welcher (wie vorher schon nach § 167 der Städteordnung vom 19. November 1808) die Kosten der örtlichen Polizeiverwaltung von den Gemeinden zu bestreiten sind.

Vergl. die Nachweisungen über die Rechtsprechung bei Germershausen, Wegerecht in Preussen § 5 Note 11 (S. 70).

Der Berufungsrichter erachtet indessen eine die gesetzliche Regel ausschliessende Observanz für dargethan, nach welcher in Stettin, insbesondere auch in der Grünhofer Vorstadt, in der das Haus des Klägers liegt, jeder Hausbesitzer vor seinem Hause die Strasse bis zur Mittellinie zu reinigen habe, und die gegen diese Begründung des Berufungsurtheils erhobenen Beschwerden sind nicht berechtigt.

Nr. 191. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 29. März 1894.

[Preuss. Verw. Bl. XVI. Nr. 18 S. 213.]

Beamte einer zur gesetzlichen Vertretung des beklagten Fiskus berufenen Behörde, welchen die Vertretung der Behörde selbst nicht obliegt, dürfen als Sachverständige vernommen werden.

Baurath St. und Bauinspektor R. sind Mitglieder des Eisenbahnbetriebsamts Stettin, somit Hülfsbeamte dieser mit der Vertretung des Fiskus betrauten Behörde. Die Vertretung der Behörde steht aber gemäss der bestehenden Organisation der Behörde dem Betriebsdirektor als Vorstand derselben zu. (Vergl. Witte, die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der

Preussischen Staatseisenbahnverwaltung I. Theil S. 22). Die beiden Beamten, welche als Sachverständige vernommen wurden, sind somit weder Partei, noch Vertreter der Partei, auch nicht unmittelbar betheiligt, da weder ihre eigene Verantwortung für eine dienstliche Handlung in Frage steht, noch ihre wirthschaftliche Lage von der Haftung des Fiskus berührt wird. Läge selbst eine unmittelbare Betheiligung vor, so hätte ihnen doch gemäss § 375 der C. P. O. der Voreid als Sachverständiger abgenommen werden müssen (Entsch. des R. G. in Civils. Bd. 20 S. 394. Wilmowski-Levy, CPO. VI. Aufl. S. 387, N. 2). Glaubte der Kläger aus der Stellung der beiden Sachverständigen Misstrauen gegen deren Unparteilichkeit schöpfen zu müssen, so hätte er gemäss §§ 372 und 42 der CPO. seine Bedenken auf dem Wege eines Ablehnungsgesuchs vor der Vernehmung derselben geltend machen müssen. Sache des Richters ist es nicht, nachzuforschen, ob die Partei Grund zu einem Misstrauen wegen Besorgniss der Befangenheit zu haben glaubt.

Nr. 192. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
3. Senat. Vom 30. April 1894.

Das Wohlfahrtsübereinkommen der Eisenbahnfahrbeamten Deutschlands zur Gewährung von Beihülfen an die Mitglieder im Falle ihrer Pensionirung ist kein Versicherungsverein und bedarf nicht der staatlichen Genehmigung.

Das Oberverwaltungsgericht hat bisher in gleichmässiger Rechtsprechung, besonders in den Urtheilen vom 13. Juli 1878, 9. November 1888 und 3. Januar 1889 (Entsch. Bd. XVII. S. 424/425 Anm., S. 422/423 und S. 423 Anm.), ferner in den Urtheilen vom 19. September 1889 (III. 833), 23. Juni 1890 (III. 525) und 5. Januar 1893 (III. 14) ausgesprochen, dass die Genehmigung, welche von dem Gesetze zur Errichtung einer Versicherungsanstalt vorgeschrieben ist, für einen die Unterstützung seiner Mitglieder beim Eintritte gewisser Ereignisse bezweckenden Verein nur dann erforderlich ist, wenn den Mitgliedern ein Rechtsanspruch auf die Leistungen des Vereins zusteht. Hieran hat das Oberverwaltungsgericht auch gegenüber den von dem Beklagten und dem Polizeipräsidenten angezogenen Urtheilen des Kammergerichts und des Oberlandesgerichts zu Königsberg, welche bei der Entscheidung derselben vom 5. Januar 1893 beachtet worden sind, festgehalten.

Ein Rechtsanspruch auf die Leistungen des Wohlfahrts-Uebereinkommens für die Mitglieder oder deren Hinterbliebene ist nach den Satzungen desselben unbedingt ausgeschlossen; dies ergiebt sich deut-

lich aus dem Abs. 2 des § 1 derselben, und ist auch sonst überall die Gewährung der Beihilfen und deren Mass lediglich von dem Ermessen des Vorstandes und der Generalversammlung abhängig gemacht. Dem gegenüber hat es keine Bedeutung, dass im § 2 noch von Rechten der Mitglieder die Rede ist; denn hierunter lassen sich die sonstigen Mitgliederrechte auf Theilnahme an der Wahl der Vertrauensmänner (§ 4), auf Theilnahme an den Generalversammlungen (§§ 5, 6) u. s. w. verstehen. Ebensowenig ist Gewicht darauf zu legen, dass im § 7 der Ausdruck „Berechtigte" für die Empfänger der Beihülfen stehen geblieben ist, denn Berechtigte sind diese Empfänger auch jetzt noch, nur nicht mehr in dem Sinne der Berechtigung auf einen sofort mit dem Tode, der Pensionirung oder dem Ausscheiden aus dem Dienst erwachsenden Anspruch gegen den Verein, sondern im Sinne einer Berechtigung, welche erst durch die Bewilligung seitens des Vorstandes begründet wird, dann aber wirklich eine Berechtigung ist.

Dass die Aenderung der Statuten des Wohlfahrts-Uebereinkommens erfolgt ist, um die Nothwendigkeit der Genehmigung derselben zu vermeiden, vermag die Gültigkeit und Wirksamkeit der Aenderung nicht zu beeinträchtigen, wenn es an jedem Anhalt fehlt, dass dieselbe nur zum Schein und zur Täuschung der Behörden vorgenommen sei, in Wirklichkeit aber Bestimmungen beständen, nach denen die Mitglieder oder deren Hinterbliebene an das Wohlfahrts-Uebereinkommen einen Rechtsanspruch auf die Unterstützungen hätten.

Das Wohlfahrts-Uebereinkommen ist somit kein Versicherungsverein und bedarf nicht der staatlichen Genehmigung.

Nr. 193. Entsch. des Kassationshofes in Turin.
Vom 21. Juni 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Jahrg. III. Heft 3 S. 91/92.]

Art. 396, 407 Ital. Hand.-Ges.-Buch. Art. 133, Tarife v. 27. April 1885. Klage des Absenders wegen Beschädigung, gänzlichen oder theilweisen Verlustes. Frist für die Geltendmachung der Klage.

Die Firma A. und S. in Mailand gab bei der Mittelmeerbahn 5 Päcke Silbergeld an die Adresse von C. L. in Lyon auf. Nach der Entladung und bei Empfangnahme durch den Adressaten wurde konstatiert, dass in einem Pack das Silber durch Kupfergeld in einem Betrage von L. 26. 10 ersetzt worden und dadurch — abzüglich des Wertes des Kupfergeldes — ein Ausfall an Silbergeld von L. 493. 90 erwachsen war. Der Empfänger benachrichtigte hiervon den Absender mit der Erklärung, dass er ihm den Fehlbetrag in Abzug bringen werde.

Der Absender erhob Klage gegen die Eisenbahn und verlangte Zahlung der entwendeten Summe. Die Eisenbahn warf die Vorfrage auf, nach welcher auf Grund des Artikels 133 der in Kraft befindlichen Tarife das Recht der Klageerhebung gegen den Frachtführer dem Empfänger und nicht dem Absender zusteht, welcher keine Ansprüche geltend machen kann. Der Richter entschied über die Vorfrage dahin, dass die Eisenbahn von der Klage zu entbinden sei.

Auf erhobene Appellation des Absenders verurteilte das Tribunal von Mailand die Eisenbahn, der Klägerin die Summe von L. 493. 90 zu bezahlen, und der Kassationshof, bei welchem die Eisenbahn die Annullierung des Urteils beantragt hatte, bestätigte das Urteil, indem er ausführte, dass, wenn auf Grund des Artikels 133, 1. Absatz der Tarifbestimmungen das Recht, die Klagen aus dem Transportvertrag gegen den Frachtführer geltend zu machen, nur demjenigen zustehe, der das Verfügungsrecht über das beförderte Gut hat, andererseits auch in Betracht zu ziehen sei, dass nach dem zweiten Absatz des genannten Artikels der Absender, wenn er nicht im Besitze des Aufnahmescheins (ricevuta) ist, die Klage nur mit Zustimmung des Empfängers anstrengen könne und hieraus gefolgert werden müsse, dass die Klage gegen den Frachtführer nicht allein dem Empfänger zustehe, der das beförderte Gut von der Eisenbahn in Empfang genommen hat. Auch könne nach den Vorschriften der Artikel 396 und 407 des Handelsgesetzbuches, von welchen die durch Gesetz vom 27. April 1885 genehmigten Tarifbestimmungen nicht abweichen, der Absender „nach Ankunft des beförderten Gutes oder einen Tag nach demjenigen, an welchem dasselbe am Bestimmungsorte ankommen sollte", alle Rechte aus dem Transportvertrage ausüben und die Ersatz-Klagen anstrengen.

Diese Rechte des Absenders müssen um so mehr geschützt werden, als sonst der Empfänger die Interessen des Aufgebers uneinbringlich schädigen könnte, wenn er, wie es im konkreten Falle geschehen ist, unterlässt, die Entschädigungsklage anhängig zu machen. (Der Empfänger hat nämlich, statt von der Eisenbahn die Vergütung des durch die vorgekommene Entwendung des Geldes entstandenen Schadens zu verlangen, sich auf die Konstatierung der Differenz beim Empfang und die Benachrichtigung des Absenders beschränkt, den letzteren nur für den wirklich erhaltenen Betrag erkennend und ohne sich um anderes zu bekümmern.)

Nr. 194. Entsch. des Oberlandesgerichts Hamburg.

2. Civil-Senat. Vom 7. Juli 1894.

[Seuffert's Archiv. N. F. Bd. 20 Heft 2 S. 191.]

Das Rücktrittsrecht des Absenders aus Art. 394 Abs. 2 des H. G. B. setzt voraus, dass er während der Dauer des Hindernisses dem Frachtführer den Rücktritt erklärt hat.

Von der Regel, dass der Verzug des Schuldners dem Gläubiger nicht schlechthin das Recht giebt, vom Vertrage zurückzutreten und statt der Erfüllung Schadensersatz wegen Nichterfüllung zu fordern, kennt das gemeine Recht auch bei der Werkverdingung, der es den Frachtvertrag unterstellt, keine Ausnahme. Ebensowenig ist eine solche Ausnahme aus den Bestimmungen des HGB. über das Frachtgeschäft (Art. 390 ff.) zu entnehmen. Namentlich bedarf es keiner Ausführung, dass das in Art. 402 anerkannte Recht des Absenders aus Contreorder nicht als Rücktritt vom Frachtvertrage im eigentlichen Sinn aufgefasst werden kann, wenn es auch missbräuchlich hie und da so genannt wird. Denn dieses Recht ist nur eine Anwendung der allgemeinen Regel, dass die zugesagte Leistung kein Recht, sondern nur eine Pflicht des Schuldners ist, oder m. a. W., dass der Gläubiger auf die zugesagte Leistung ganz oder theilweise verzichten kann, ohne dadurch freilich von der seinerseits geschuldeten Gegenleistung befreit zu werden.

Schott in Endemanns Handbuch Bd. 3 S. 387; Eger Frachtr. 2. Auflage Bd. 1 S. 178.

Ebensowenig ist aber eine allgemeine Ausnahme von jener Regel für den Frachtvertrag aus der Bestimmung des Art. 394 Abs. 2 zu entnehmen. Denn diese Gesetzesstelle bestimmt nur für den Fall, dass „durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle“ der Antritt oder die Fortsetzung der Reise zeitweilig verhindert wird, beabsichtigt aber keineswegs die Lehre von der Aufhebung des Frachtvertrages und vom Rücktrittsrecht der Contrahenten eingehend zu behandeln, und darüber vom bürgerlichen Recht abweichende Regeln aufzustellen. Vielmehr ist ausserhalb der besonderen Bestimmung des Art. selbst hiefür lediglich das bürgerliche Recht massgebend;

vgl. Entsch. des ROHG. Bd. 4 S. 175; v. Hahn Comm. 2 Aufl. zu Art. 394 § 5; Eger a. a. O. S. 163, 170, 173; Schott a. a. O. S. 390.

Herrscht hierüber unter den Auslegern des HGB. Einverständniss, so besteht doch eine Meinungsverschiedenheit über die unmittelbare Tragweite des Art. 394 Abs. 2. Während nämlich die Einen, indem sie sich streng an den Wortlaut des Gesetzes halten, das eigenthümliche Rücktrittsrecht des Art. nur in dem Fall gewähren wollen, wenn das zeitweilige Reisehinderniss wirklich in Naturereignissen oder sonstigen äusseren Zufällen seinen Grund hat, und dann nur bezüglich der Wirkungen des

erklärten Rücktritts einen Unterschied machen, je nachdem es sich um ein rein zufälliges Ereigniss handelt oder dabei zugleich ein Verschulden des Frachtführers mit im Spiel ist (sog. casus mixtus, Hahn und Schott a. a. O.), wollen Andere den Art. auch dann anwenden, wenn das zeitweilige Reisehinderniss in einem reinen Verschulden des Frachtführers seine Ursache hat;

Thöl Handelsr. Bd. 3 S. 33; Eger a. a. O. S. 178.

Diese Meinungsverschiedenheit kann indess hier auf sich beruhen bleiben. Denn der Art. 394 Abs. 2 kann die Klage weder so noch so stützen. Abgesehen davon, dass er ein Recht auf Entschädigung wohl zu Gunsten des Frachtführers, nicht aber zu Gunsten des Absenders statuirt, ist entscheidend, dass der Kläger es unterlassen hat, solange das Hinderniss zum Reiseantritt bestand, also in den Tagen zwischen dem 16. und 22. Juni, seinen Rücktritt zu erklären. Schreibt das Gesetz selbst eine solche Erklärung auch nicht mit klaren Worten vor, so liegt es doch in der Natur der Sache, dass ein Absender, der von der ihm gesetzlich eingeräumten besonderen Befugniss Gebrauch machen will, dies dem Frachtführer während der Dauer des Hindernisses anzeigen muss. Die berechtigten Interessen des Frachtführers würden im bedenklichsten Grade gefährdet werden, wenn man dem Absender gestatten wollte, während des Hindernisses zu schweigen und sich alle Möglichkeiten offenzuhalten, nachher aber, je nachdem es ihm passt, auf jene Befugniss zurückzugreifen. Ein solches Verfahren würde mit Treu und Glauben nicht vereinbar sein.

Nr. 195. Entsch. des Tribunal de la Seine.

II. chambre. Vom 3. August 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. III. Heft 3 S. 91.]
Journal de transport. Nr. 6 S. 109.

Die Einrede des guten Glaubens ist bei unrichtiger Deklaration unzulässig.

Die Einrede des Beklagten, er habe in gutem Glauben gehandelt, ist bei irriger Deklaration des Gewichts oder der Natur des Gutes selbst dann nicht zulässig, wenn die Handlung in gutem Glauben bewiesen ist. Im konkreten Falle handelte es sich um eine Sendung, bestehend aus einem Ballen Häute, welchen die Absender als „gegerbte Häute“, die nach der 3. Serie des Generaltarifs der französischen Nordbahn tarifiren, deklarirt hatten, während der Ballen in Wirklichkeit Lederwaren enthielt, die nach Serie 1 taxirt werden. — Das Gericht hat angenommen, dass mit dieser Handlung eine falsche Deklaration erwiesen sei, welche den Thatbestand einer Uebertretung bilde.

Hinsichtlich des „Irrtums", welcher darin bestand, dass „sechs Säcke Kreisel im Gesammtgewicht von 98 kg." deklarirt wurden, während sie thatsächlich 393 kg. wogen, hat das Gericht gleichzeitig ausgesprochen, dass hier der Thatbestand des Betrugs vorliege, dass die von den Beklagten gegebenen Aufklärungen nicht zutreffend seien und dass auch in diesem Falle „der gute Glaube, selbst wenn er bewiesen wäre, nicht geltend gemacht werden könne."

Nr. 196. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 28. August 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VIII. Nr. 29 S. 450.]

Im gerichtlichen Verfahren nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, ist ein selbstständiges Rechtsmittel gegen die vor Erlassung des Entschädigungs-Erkenntnisses ergangenen richterlichen Verfügungen unzulässig.

Der Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 28. August 1894, Z. 10,240, den Rekurs zurück, denn wenn die Bestimmung des § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, nach welcher das Gericht alle für die Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen zu erheben hat und die Parteien gegen die Eignung der vom Gerichte zugezogenen Sachverständigen bis zum Beginne der Erhebungen ihre Einwendungen vorbringen können — im Zusammenhange mit der das Rekursrecht betreffenden Vorschrift des § 30 desselben Gesetzes, sowie mit jener des § 31 dieses Gesetzes, nach welcher jede Partei vor Ablauf der Rekursfrist die Vornahme eines Augenscheines verlangen und, wenn das Ansuchen binnen acht Tagen nach der Zustellung des Entschädigungs-Erkenntnisses gestellt wurde, das Verbot jeder den Augenschein erschwerenden Veränderung begehren kann, und nach welcher endlich ein gegen die Anordnung des Augenscheins oder gegen das erwähnte Verbot ergriffener Rekurs keine aufschiebende Wirkung hat — in Erwägung gezogen wird, so erhellt hieraus die klare Absicht des Gesetzgebers, einen selbstständigen Rekurs gegen alle zum Zwecke der Vornahme der Schätzung vor Fällung des Entschädigungs-Erkenntnisses nach § 30 des citirten Gesetzes und behufs Ermittlung und Feststellung der Grundlage für dasselbe ergangenen gerichtlichen Verfügungen auszuschliessen und alle diesfälligen Beschwerden auf das Vorbringen derselben in dem Rekurse gegen die gerichtliche Endentscheidung über die Entschädigung zu verweisen.

Nr. 197. Entsch. des Oesterreich. Verwaltungsgerichtshofes.
Vom 20. September 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VII. Nr. 126. S. 2089.]

Wenn im Zuge des administrativen Verfahrens wider eine Eisenbahn-Unternehmung eine Forderung erhoben wird, welche die Partei aus einem Specialtitel ableitet, so darf sich die Entscheidung des Handelsministeriums nicht auf den Ausspruch beschränken, ob die Forderung nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes begründet sei, sondern muss sich die Entscheidung auch auf den Specialtitel erstrecken.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Zaya-Concurrenz-Ausschusses für den Bezirk Zistersdorf gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 9. Mai 1893, Z. 16.822, betreffend Brückenbaukosten, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird, insoweit mit derselben ein Erkenntniss über die aus dem Begehungsprotokolle vom 25. Mai 1838 abgeleiteten Verpflichtungen abgelehnt wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, G.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben, im Uebrigen die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der beschwerdeführende Concurrenz-Ausschuss gründet den im Administrativ-Verfahren gestellten und in der Beschwerde aufrecht erhaltenen Anspruch, dass die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet werde, die Kosten für die aus Anlass der Zaya-Regulirung nothwendige Erweiterung der Eisenbahnbrücke über den Zaya-Giessbach bei Drösing in km 61·09 aus Eigenem zu bestreiten, einerseits auf die Bestimmung des § 10 b, Abs. 2, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, andererseits darauf, dass laut des Begehungsprotokolles vom 25. Mai 1838 die Nordbahn-Gesellschaft die Verpflichtung übernommen hat, jede Aenderung, welche sich in der Zukunft an diesem Objecte nothwendig zeigen sollte, auf ihre eigenen Kosten herzustellen.

Da das k. k. Handelsministerium mit der angefochtenen Entscheidung lediglich auszusprechen gefunden hat, dass die Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes keine Handhabe bieten, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Tragung der fraglichen Kosten aufzuerlegen, und in der Gegenschrift des Handelsministeriums ausdrücklich ausgeführt wird, dass dasselbe auf den von dem Concurrenz-Ausschusse geltend gemachten Specialtitel nicht eingegangen ist, so hatte die Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes die Fragen zu umfassen, ob die Abweisung des Begehrens des Concurrenz-Ausschusses nach Massgabe der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes

sich als begründet darstellt und weiter ob in der Nichtberücksichtigung des vom Concurrenz-Ausschusse geltend gemachten Specialtitels eine gesetzwidrige Verletzung der Rechte des Concurrenz-Ausschusses gelegen ist.

Was nun die erstere Frage anbelangt, so fand der Verwaltungs-Gerichtshof, der in der angefochtenen Entscheidung zum Ausdruck gelangten Rechtsanschauung beizutreten.

Nach § 10, Abs. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sind die Eisenbahn-Unternehmungen allerdings verpflichtet, nicht blos allen Schaden zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, sondern auch Vorkehrungen zu treffen, dass auch in der Folge durch die Bahn kein Schaden entstehe.

Würde also gegebenen Falles der Nachweis geliefert sein, dass die bestehende Eisenbahnbrücke Ueberschwemmungsgefahren entweder veranlasst oder aber doch vermehrt, so würde allerdings die Bahn verpflichtet sein, Vorkehrungen zu treffen, welche diese Uebelstände zu beseitigen geeignet sind. Allein durch die gepflogenen Erhebungen ist nicht constatirt worden, dass die bestehende Eisenbahnbrücke in irgend einer Weise die bestandenen Abflussverhältnisse nachtheilig beeinflusst und die Ueberschwemmungsgefahren vergrössert: es wird vielmehr im Protokoll vom 16. März 1893 ausdrücklich constatirt, dass die Umgestaltung der Eisenbahnbrücke wegen des Zaya-Regulirungsprojectes sich als nothwendig herausstellt und dass dieses Regulirungsproject sich dadurch als eine wesentliche Abänderung der dermaligen Abflussverhältnisse darstellt, dass der bisher in den Zaya-Mühlbach eingeleitete und durch den Eisenbahn-Durchlass bei km. 60·3/4 weitergeführte Eichhornbach nun ebenfalls in das Hauptbett einbezogen wird.

Es handelt sich also beim Umbau der fraglichen Brücke nicht um Hintanhaltung von Wasserschäden, welche durch den Bestand der Bahn verursacht würden, und eben darum erscheint die Bestimmung des § 10, Abs. b, des citirten Gesetzes auf den concreten Fall nicht anwendbar.

Dagegen war der Verwaltungs-Gerichtshof des Erachtens, dass die Administrativ-Entscheidung auch darüber hätte ergehen sollen, ob der vom beschwerdeführenden Concurrenz-Ausschusse geltend gemachte besondere Verpflichtungstitel zu Recht bestehe und ob kraft desselben die Eisenbahn-Unternehmung die nach dem Regulirungsprojecte nothwendige Aenderung der Eisenbahnbrücke auf eigene Kosten zu veranlassen verpflichtet sei.

Das k. k. Handelsministerium glaubte die Untersuchung dieser Frage und die Entscheidung darüber darum ablehnen zu können, weil

die Vereinbarungen, welche das Begehungsprotokoll vom 25. Mai 1838 über die Verpflichtungen der Bahn bezüglich der fraglichen Eisenbahnbrücke enthält, nicht zu den Angelegenheiten gerechnet werden können, welche sich auf die Vollziehung des viel späteren Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 beziehen, und weil daher die durch den § 13 dieses Gesetzes umschriebene Competenz des Handelsministeriums nicht zutreffe.

Nach der Anschauung des Verwaltungs-Gerichtshofes ist aber durch die Bestimmung des § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes die Competenz des Handelsministeriums keineswegs auf jene Fälle beschränkt worden, welche unter der Wirksamkeit des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes sich ereignen; es ist vielmehr die Competenz der Administrativ-Behörden für alle Angelegenheiten statuirt, welche durch das Eisenbahn-Concessions-Gesetz ihre Regelung gefunden haben und nach dessen Normen zu beurtheilen sind, ohne Rücksicht darauf, ob die Concessionirung der Eisenbahn vor oder nach Beginn der Wirksamkeit dieses Gesetzes stattgefunden hat.

Dass der Competenzbestimmung des § 13 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes keineswegs die einschränkende Deutung des k. k. Handelsministeriums gegeben werden kann, ist um so gewisser, als ja das citirte Gesetz an Stelle des Hofkanzlei-Decretes vom 30. Juni 1838, Polit. Ges.-Sammlg. Nr. 83, getreten ist und auch nach diesem Gesetze — wie insbesondere aus den Bestimmungen des § 7, Abs. 3, und § 10 sich ergiebt — den Administrativ-Behörden die gleiche Competenz gewahrt war.

Die Feststellungen des politischen Begehungsprotokolles ddo. 25. Mai 1838 bilden nach dem vorerwähnten Concessions-Gesetze auch dermalen einen integrirenden Bestandtheil des Concessionsactes selbst und sind insbesondere in jenen Theilen, welche darauf abzielen, die Verpflichtungen der Bahn in Absicht auf die Wahrung der allgemeinen Sicherheit zu normiren (§ 7, Abs. 3, des Hofdecretes vom 30. Juni 1838 und § 10, lit. b, c. des Gesetzes vom 14. September 1854), öffentlichrechtlicher Natur.

Wenn der Vertreter des k. k. Handelsministeriums bei der öffentlichen Verhandlung geltend machte, dass die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich der Brückenobjecte in dem Begehungsprotokolle vom 25. Mai 1838 übernommenen Verpflichtungen privatrechtlicher Natur sind und eine Entscheidung über die Tragweite der fraglichen Abmachungen ausserhalb der Competenz des k. k. Handelsministeriums gelegen sei, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof diesen Ausführungen nicht beipflichten; denn durch die erwähnten Abmachungen

wird keinerlei Bestimmung in Absicht auf die Wahrung concreter Rechte einzelner Privatpersonen getroffen. Es handelte sich vielmehr sowohl den intervenirenden Behörden als auch den intervenirenden Parteien und ihren Vertretern (Herrschaft, Unterthanen) um ganz allgemeine, auf die Sicherstellung aller Interessenten abzielende Feststellungen wegen Abwendung nicht vorhersehbarer möglicher Nachtheile durch die geschaffenen Aenderungen in den Abflussverhältnissen.

Feststellungen der Begehungsprotokolle solcher Art erfolgen aber in Wahrung der allgemeinen öffentlichen Sicherheit und sind daher öffentlichrechtlicher Natur.

Auch der formellen Einwendung des Vertreters der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dass eine Entscheidung des k. k. Handelsministeriums über die der Bahngesellschaft aus dem Begehungsprotokolle eventuell erwachsenden Verpflichtungen gar nicht verlangt worden ist, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof schon darum kein Gewicht beimessen, weil in dem bezüglichen Gesuche des Zaya-Concurrenz-Ausschusses de präs. 28. Juni 1892 ausdrücklich das Begehren gestellt worden ist, es möge in der Sache auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes, sowie auf Grund des Begehungsprotokolles vom 25. Mai 1838 die Entscheidung gefällt werden.

Von diesen Erwägungen geleitet, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof die Ablehnung der Entscheidung über die Rechtswirksamkeit des von der beschwerdeführenden Partei geltend gemachten Specialtitels und über die aus diesem Titel abzuleitenden Rechte und Pflichten nicht für gesetzlich begründet erkennen, und es war darum die Entscheidung in diesem Punkte aufzuheben.

Nr. 198. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.

3. Senat. Vom 24. September 1894.

[Preuss. Verw. Bl. XVI. Nr. 16 S. 183.]

Begriff des Arbeitstages im Sinne des § 6 des Krank. Vers. Ges. v. 15. Juni 1883 bezw. 10. April 1892.

Es handelt sich um die Auslegung des Wortes „Arbeitstag“ im § 6 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883. Hierbei ist jedenfalls der Gedanke abzuweisen, dass jener Ausdruck individuell zu verstehen sei, dass es also nur auf die individuellen Verhältnisse des Einzelnen zur Beantwortung der Frage ankomme, ob ein Tag für ihn als Arbeitstag zu gelten habe oder nicht. Es darf nicht ausser Augen gelassen werden, dass es bei der Feststellung der Arbeitstage nach Massgabe des § 6 des Krankenversicherungsgesetzes sich nicht darum

handelt, wann der Erkrankte gearbeitet hat, sondern darum, wann er gearbeitet haben würde, wenn er gesund geblieben wäre, also nicht um Ermittelung dessen, was geschehen ist, sondern dessen, was unter anderen Umständen geschehen sein würde. Es würde nun, wenn hierfür die individuellen Verhältnisse des Einzelnen entscheidend wären, ohne Zweifel in zahlreichen Fällen sich nicht wohl als möglich erweisen, einen solchen Schluss mit Sicherheit zu ziehen. Vor allem erscheint es praktisch als geradezu unmöglich, den Organen der Krankenkassen die Vornahme derartiger individueller Untersuchungen zuzumuthen. Die hieraus sich ergebende praktische Undurchführbarkeit der rein individuellen Auffassung des Ausdrucks „Arbeitstages" schliesst den Beweis in sich, dass der Gesetzgeber den Ausdruck in diesem Sinne nicht verstanden haben kann.

Im Gegensatze gegen jene individuelle Auffassung ist davon auszugehen, dass das Wort „Arbeitstag" im § 6 a. a. O. auf eine Regel hinweist. Es kann aber der Kreis dieser Regel nicht so eng gezogen werden, dass für denselben, soweit nicht gewisse Tage gesetzlich als Festtage bezeichnet sind, lediglich die ganz allgemeine Sitte und Ordnung massgebend ist, dass also nur derjenige Tag als Arbeitstag zu gelten hat, an dem allgemein gearbeitet wird, derjenige aber nicht, an dem allgemein nicht gearbeitet wird, was zu dem Ergebnisse führen würde, dass als Arbeitstag im Sinne des § 6 a. a. O. jeder Nicht-Sonn- oder Feiertag, und jeder Sonn- oder Feiertag als Nicht-Arbeitstag anzusehen wäre.

Wenn in der That eine solche Bestimmung in der Absicht des Gesetzgebers gelegen hätte, so würde er dieselbe, wie man wohl anzunehmen berechtigt ist, in einer schärferen und mehr unzweideutigen Weise zum Ausdruck gebracht haben, insbesondere würde er dann für die Bezeichnung „Arbeitstag" wohl das üblichere und gewöhnlichere Wort „Werktag" gewählt haben. Der Gebrauch der prägnanten Bezeichnung „Arbeitstag" lässt darauf schliessen, dass er mit jenem Ausdruck einen weiter gehenden Begriff verbunden hat. Dieser Begriff muss gewissermassen die Mitte halten zwischen der rein individuellen Auffassung und der vorerwähnten allgemeinen Regel. Es kann danach unter dem Arbeitstag des § 6 a. a. O. nur ein solcher Tag verstanden werden, an dem der Erkrankte nach der allgemeinen Regel des Gewerbes, des Betriebes, überhaupt der Art seiner versicherungspflichtigen Beschäftigung gearbeitet haben würde, so dass unter dieser Voraussetzung auch der Sonn- und Feiertag, wie bei den Kellnern und Dienstboten, unter den Begriff des Arbeitstages fällt. Nimmt man eine derartige allgemeine Begriffsbestimmung des Ausdrucks „Arbeitstag"

an, so treten die von der Beklagten geltend gemachten praktischen Bedenken zum wesentlichen Theile in den Hintergrund, da sie in der Hauptsache aus der Annahme einer rein individuellen Bestimmung des Arbeitstages entsprungen sind. Es wird bei dieser Auffassung auch dem Gesichtspunkte, dass das Krankengeld ein Entgelt für entgangenen Arbeitslohn darstellen soll, in dem ihm gebührenden Masse Rechnung getragen, und es bewahrt ferner der Ausdruck „Arbeitstag" alsdann für alle Kassen eine gleichbleibende Bedeutung, während die Ansicht der Beklagten, welche die Zulässigkeit der Gewährung von Krankengeld für die Sonntage, wenn an diesen gearbeitet wird, nur für die Gemeinde-Krankenversicherung und gewisse Ortskrankenkassen bestreitet, dieselbe aber für Bau- und Betriebskrankenkassen ausdrücklich anerkennt, eine durch die Art der Kassen bedingte Unterscheidung in den Begriff des Arbeitstages hineinträgt.

Nr. 199. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 27. September 1894.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1894 Nr. 101 S. 947.]

Der Verzicht eines bei der Verstaatlichung in den Staatsdienst übernommenen Beamten einer Privatbahn auf die Ansprüche an die Pensionskasse derselben ist rechtsverbindlich und die Staatsbahndirektion zur Vertretung der Pensionskasse legitimirt.

Da eine Verpflichtung des Staates, die Gesellschaftsbeamten in den Staatsdienst zu übernehmen, nicht bestand, war der Staat befugt, die Uebernahme an Bedingungen zu knüpfen. Andererseits stellt sich das nach dem Statute geordnete Verhältniss der Betheiligten zur Pensionskasse, wie auch der Kläger anerkennt, als ein rein privatrechtliches dar, sodass es im Wege des Vertrages anderweit geregelt werden konnte. Wenn unter diesen Umständen der Staat sich zur Uebernahme des Klägers in den Staatsdienst unter Einräumung der damit für den Kläger verbundenen Vortheile bereit erklärte und als Gegenbedingung von dem Kläger die theilweise Aufgabe seines statutenmässigen Pensionsanspruchs gegen die Pensionskasse verlangte und der Kläger dieses Anerbieten annahm, so ist ein erlaubtes Rechtsgeschäft zustande gekommen, das für beide Theile rechtsverbindlich ist.

Die Annahme des Berufungsrichters, dass die Eisenbahndirektion im gegenwärtigen Falle zur Vertretung der Pensionskasse legitimirt gewesen sei, ist zutreffend. Der § 16 des Statuts bestimmt, dass die Pensionskasse von einem Kuratorium verwaltet werde, und enthält weiter Vorschriften über die Organisation des Kuratoriums. Es ist nun zwar

entgegen den Ausführungen des Berufungsrichters anzunehmen, dass die Thätigkeit des Kuratoriums nicht eine rein verwaltende, sondern auch eine verfügende gewesen ist, nämlich soweit es sich um die Feststellung der Ansprüche der Mitglieder der Kasse innerhalb des Rahmens des Statuts gehandelt hat. Dies erhellt insbesondere aus § 8 Nr. 2 Abs. 2 des Statuts, wo bestimmt ist, dass ausnahmsweise einem unfreiwillig entlassenen Beamten durch Beschluss des Kuratoriums die volle Pension bewilligt werden könne, sowie daraus, dass § 16 einen Instanzenzug gegen die von dem Kuratorium getroffenen Entscheidungen anordnet. Es ist jedoch in § 16 weiter festgesetzt, und hierauf legt das Berufungsgericht mit Recht das entscheidende Gewicht, dass die Kasse nach aussen hin durch das Direktorium vertreten werde. Dieser Festsetzung gibt das Berufungsgericht — ohne erkennbaren Rechtsirrthum — die Deutung, dass das Direktorium der Gesellschaft das Willensorgan der Pensionskasse gewesen sei, ihm also die Vertretung der Kasse in allen Fällen zugestanden habe, in denen, abgesehen von der Feststellung der Ansprüche der Mitglieder nach Massgabe des Statuts, die Wahrnehmung der Rechte der Kasse, sei es einem Dritten oder auch den Mitgliedern der Kasse gegenüber, in Frage gestanden habe. Um einen solchen Fall hat es sich aber bei den in Rede stehenden Vereinbarungen gehandelt. Nach dem Verstaatlichungsvertrage ist nun die Ausübung der statutenmässigen Rechte des Direktoriums der Gesellschaft auf die zur Verwaltung der Bahn eingesetzte Königliche Behörde, d. i. die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg, übergegangen. Der Kläger hat daher den fraglichen Verzicht auf seine Ansprüche aus der Pensionskasse der zu deren Vertretung legitimirten Behörde gegenüber, also rechtswirksam, abgegeben.

Nr. 200. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 3. Oktober 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 60/63. S. 561. Ziff. 50. 51.]

§ 12 Fluchtlinienges. v. 2. Juli 1875 §§ 8. 10 Enteign. Ges. v. 11. Juni 1874. Errichtung von Wohngebäuden an einer projektirten Strasse. Bauplatzqualität eines Grundstücks, welchem erst durch den Bebauungsplan eine andere Bestimmung gegeben worden ist.

Was im Sinne des § 12 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 und des auf Grund desselben erlassenen Statuts unter Errichtung von Wohngebäuden an einer projektirten Strasse, die nach der letzteren ihren Ausgang haben, zu verstehen, ist im Gesetz nicht ausgesprochen. Es kommt auf die konkrete Sachlage an und es ist die Frage demgemäss

in der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts auch verschieden beantwortet worden. (Vergl. Friedrichs, Strassengesetz 3. Aufl. S. 92 Note 6.) Dass der B. R. etwa angenommen hätte, die Wohngebäude, von denen § 12 a. a. O. handelt, müssten unmittelbar an der Strasse liegen oder sonst ein Rechtsirrthum lässt sich aus jener Erwägung nicht entnehmen. Möchte nun auch in der schon hervorgehobenen Unklarheit derselben ein Mangel der Begründung gefunden werden, so kann doch dieser Mangel als ein wesentlicher umsoweniger angesehen werden, als der Sachverständige H. das Grundstück des Bekl. auch zur Errichtung von Fabriken und Speichergebäuden, also von Gebäuden, die in der Regel nicht, oder doch nicht nothwendig zur Wohnung von Menschen dienen, für geeignet erachtet hat, und in dieser Hinsicht mit dem in I. J. vernommenen Sachverständigen D. übereinstimmt, welcher letztere, obwohl er nur die Bebauung mit Fabrik- und anderen gewerblichen Anlagen ins Auge fasst, den Werth des Grundstücks noch höher als H., nämlich auf 17 Mark pro Quadratmeter geschätzt hat.

Die Revision geht davon aus, dass erst in Folge des Bebauungsplanes eine Nachfrage nach Bauplätzen in der betreffenden Gegend entstanden, und damit die von dem Sachverständigen bei Abschätzung des Grundstücks berücksichtigte Konjunktur erst geschaffen sei. Es liegt aber kein Anhalt dafür vor, dass die von dem Sachverständigen H. bei Abschätzung des Grundstücks berücksichtigte Konjunktur erst in Folge des im Jahre 1882 publizirten Bebauungsplans entstanden ist. Der Sachverständige H. gründet seine Annahme auf den thatsächlichen Zustand der Feldstrasse zur Zeit der Enteignung; diese Strasse aber wird von dem in I. J. vernommenen Sachverständigen D. als eine „alte Verkehrsstrasse“ mit „zahlreichen älteren Anbauten“ bezeichnet. Es muss also angenommen werden, dass nach Ansicht des Sachverständigen H. das Grundstück die Bauplatzqualität in der von ihm begutachteten Art erlangt haben würde, wenn nicht durch den Bebauungsplan demselben eine andere Bestimmung gegeben worden wäre. Unter dieser Voraussetzung aber kann die durch den Bebauungsplan bewirkte Beschränkung der Benutzungsfähigkeit des Grundstücks bei Festsetzung der Enteignungsentschädigung nicht in Betracht kommen. (Vergl. Entsch. des R. G. Bd. 8 S. 238, Bd. 17 S. 362, Gruchot Bd. 37 S. 1130.)

Nr. 201. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 5. Oktober 1894.

[Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothringen. Jahrg. XX. Heft 1 S. 1.]

Der Bauherr, welcher einen Bau einem Unternehmer in Bausch und Bogen übertragen hat, haftet für den beim Bau schuldhafter Weise Dritten verursachten Schaden, wenn im Vertrage bestimmt ist, dass der Unternehmer den Anordnungen des Bauleitenden und der Betriebsbeamten des Bauherrn Folge zu leisten habe, und diese nicht die erforderlichen Sicherheitsmassregeln getroffen haben. Die Vertragsbestimmung, dass für Beschädigungen der Unternehmer die Verantwortlichkeit zu tragen habe, entbindet den Bauherrn nicht von der Haftbarkeit gegenüber Dritten.

Die Ehefrau Franz hat zu Mülhausen auf der über die Eisenbahngeleise führenden, damals im Umbau begriffenen Tivolibrücke einen Unfall dadurch erlitten, dass ein 22 Meter langer, 0,70 Meter hoher und ungefähr 600 Kilo schwerer eiserner Brückenträger, ein von seiner Form sogenanntes T-Eisen, das vor seiner baulichen Verwendung auf seiner untern 0,26 m breiten Kante dort aufgestellt gewesen war, umfiel und der zufällig über die nicht abgesperrte Brücke gehenden Klägerin mehrere Zehen des rechten Fusses abquetschte und dass in Folge dieser Verletzung der ganze Fuss abgenommen werden musste.

Die fraglichen Umarbeiten hatte der Unternehmer Zehnle durch einen Werkverdingungsvertrag mit der Reichseisenbahn-Verwaltung à forfait übernommen.

Es kann dahingestellt bleiben, ob mit Rücksicht auf die Uebertragung der fraglichen Arbeiten an den Mitbeklagten Zehnle durch einen Werkverdingungsvertrag à forfait die — auf die Haftbarkeit der Beklagten für ihre Arbeiten bezüglichen — Ausführungen und Feststellungen des Oberlandesgerichts als genügend erachtet werden können, um die Anwendung des Art. 1384 cit. gegenüber der Beklagten zu begründen, da jedenfalls der vom Oberlandesgericht in zweiter Linie geltend gemachte Grund die getroffene Entscheidung rechtfertigt.

In dieser Hinsicht nimmt dasselbe an, dass die Beklagte, welche kraft der ihr obliegenden Wegeunterhaltungspflicht den Umbau der Brücke zu bewerkstelligen hatte, soweit mit den fraglichen Arbeiten Gefahren für das passirende Publikum verbunden waren, als Bauherrin verpflichtet gewesen sei, die zur Abwendung dieser Gefahren geeigneten und erforderlichen Massnahmen zu treffen. Da die Beklagte diese Arbeiten, wenn auch in Bausch und Bogen, so doch nicht lediglich zur selbstständigen Ausführung dem Unternehmer Zehnle übertragen hatte, vielmehr in § 10 Abs. 6 der besonderen Bedingungen des Vertrags zwischen der Beklagten und diesem Unternehmer ausdrücklich bestimmt

ist, dass derselbe den Bauordnungen des Bauleitenden und der Betriebsbeamten Folge zu leisten, auch seine Arbeiter danach anzuweisen habe (entsprechend dem § 12 der allgemeinen Bedingungen), so kann jene Annahme nicht als unzutreffend erachtet werden, und die Beklagte die aus diesem Verhältniss für sie sich ergebende event. Haftpflicht Dritten gegenüber nicht mit dem Hinweis auf die nach § 13 der allgemeinen Bedingungen für Fälle der vorliegenden Art seitens des Unternehmers übernommene Verantwortlichkeit ablehnen, da diese Vertragsbestimmung nur das Verhältniss der Vertragschliessenden unter sich, nicht aber auch Dritten gegenüber regeln kann und regelt.

Das Oberlandesgericht hat sodann näher erörtert und festgestellt, dass derartige Massnahmen wegen der offensichtlich mit den in Rede stehenden Arbeiten verbundenen Gefahren nothwendig waren, dass dieselben nicht getroffen worden sind, und dass, wenn sie getroffen worden wären, der untergebens in Frage stehende Unfall vermieden worden wäre.

Auch diese wesentlich thatsächlichen Ausführungen ergeben keinen Rechtsirrthum und rechtfertigen einerseits die Ablehnung der bezüglichen danach unerheblichen Beweiserbieten der zweiten Instanz, andererseits, in Verbindung mit den ersteren Erörterungen, zur Sache die getroffene Entscheidung.

Nr. 202. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 8. Oktober 1894.

[Jur. Wochenschr. 1894. Nr. 66/67 S. 603 Ziff. 21.]

§§ 317, 318 R. Str. Ges. Buch. Verhinderung des Betriebs einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage liegt nicht ohne Weiteres in der Unterlassung der von der Telegraphenbehörde für erforderlich erachteten Beseitigung einer Anlage, die der benachbarte Eigenthümer auf seinem Grundstücke errichtet hat.

Nachdem der Angeklagte an seinem Hause ein metallenes Schild hatte anbringen lassen, welches den Drähten der staatlichen Telegraphenanstalt so nahe kam, dass dadurch eine theilweise Ableitung bezw. Umleitung des elektrischen Stromes bewirkt und die Benutzung der Anstalt gestört wurde, haben zwischen der örtlichen Telegraphenbehörde und dem Angeklagten Verhandlungen darüber stattgefunden, ob durch Entfernung des Schildes seitens des Angeklagten oder durch Umlegung der Leitungsdrähte seitens der Behörde dem Uebelstande abzuhelfen sei. Während der Angeklagte mindestens Anfangs eine Verpflichtung zur Entfernung des Schildes nicht anerkennen wollte, behalf sich die Behörde einstweilen durch Bekleidung und Isolirung der Drähte mittels Gummicylinder. Die Anschuldigung, mindestens durch nicht sofortige Entfernung des Schildes nach erfolgter Konstatirung der Ursache der

Betriebsstörung den Betrieb der Anlage verhindert oder gefährdet zu haben, hat das vom Staatsanwalt angefochtene freisprechende Urtheil um deshalb abgewiesen, weil der Angeklagte annehmen durfte, durch die sofort erfolgte Anbringung der Gummicylinder sei die Betriebsstörung bezw. Betriebsgefährdung beseitigt. Die gegen diesen Entscheidungsgrund gerichtete Revision ist verworfen. Abgesehen davon, dass der Angeklagte nach den thatsächlichen Feststellungen voraussetzen durfte, sein Schild störe die elektrische Leitung nicht mehr, so dass die Fahrlässigkeit als ausgeschlossen erachtet werden durfte, würde die Revision auch von einem anderen Gesichtspunkte unbegründet erscheinen. Es ist rechtsirrthümlich, wenn die Revision davon ausgeht, dass aus der Norm des § 317 oder des § 318 Str. G. B. ohne Weiteres eine Rechtspflicht des Angeklagten zu folgern sei, sein Schild zu entfernen oder ganz zu beseitigen, und dass deshalb die Unterlassung dieser Beseitigung den in den §§ 317, 318 Str. G. B. vorgesehenen positiven Handlungen gleiche. Die staatliche Telegraphenanstalt ist nicht unbeschränkter Herr des über privatem Eigenthum befindlichen Luftraumes. Kollidiren die öffentlichen Zwecke jener Anstalt mit der legitimen Freiheit privaten Eigenthums, so hat die Ausgleichung nicht immer und nicht nothwendig zum ausschliesslichen Nachtheil des Privaten zu erfolgen. Hatte der Angeklagte durch Anbringung des fraglichen Schildes die telegraphische Betriebsleitung schuldbarer Weise gestört oder gefährdet und wollte man ihn daraufhin für verpflichtet halten, nach Erkenntniss der Störung oder Gefährdung die letztere zu beseitigen, so genügte der Angeklagte jener Verpflichtung durch jede Vorkehrung, welche Schild und Drähte ausser Kontakt setzte, durch jegliche Form der Isolirung beider Körper ebensogut wie durch örtliche Entfernung des Schildes. In der blossen Unterlassung der letztbezeichneten Massregel für sich allein lag daher noch keineswegs ein Verstoss gegen die Norm der §§ 317, 318 Str. G. B., mochte im Uebrigen die Telegraphenbehörde gerade die Entfernung des Schildes für geboten halten oder nicht.

Nr. 203. Entsch. des Kassationshofes von Turin.

Vom 10. Oktober 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. III. Heft 4 S. 145/6.]
Consulente dell' impiegato ferroviario, Heft 2 1895, S. 26.

Art. 126, 128. Tarife vom 27. April 1885 (Internat. Uebereink. Art. 39, 44). Erlöschen der Entschädigungsansprüche aus der Verspätung durch vorbehaltlose Annahme des Guts und Zahlung der Fracht.

Die Artikel 126 und 128 der durch das Gesetz vom 27. April 1883, Nr. 3048, bestätigten Tarife verpflichten die Eisenbahn zur Benachrich-

tigung des Absenders nur für den Fall, dass eine thatsächliche Unterbrechung des Dienstes eintritt, und nicht für den Fall eines die Fortsetzung des Transports während einiger Tage störenden Hindernisses.

Durch Zahlung der Fracht und Empfangnahme des Guts sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer erloschen, sofern nicht bei der Auslieferung ein ausdrücklicher Vorbehalt gemacht worden ist. Die vom Absender vor der Empfangnahme des Guts eingereichte Reklamation kann diesen Vorbehalt nicht ersetzen.

Nr. 204. Entsch. des Oesterreich. Obersten Gerichtshofes.
Vom 16. Oktober 1894.

[Oester. Eisenb. Verord. Bl. VIII. Nr. 12 S. 198.]

Für die Seitens des Zustreifers (Packers) einer Transportunternehmung ohne Auftrag derselben vorgenommene Besitzstörung durch eigenmächtige Zurücknahme einer an die Partei bereits ausgefolgten Kiste ist die Transportunternehmung nicht verantwortlich.

Was die Frage betrifft, ob der nicht belangte Zustreifer eine Besitzstörung dadurch begangen habe, dass er die bereits in die Wohnung der Klägerin hinaufgeschaffte und daselbst aufgestellte Kiste mit Effecten gegen den Willen und trotz der Weigerung der Klägerin aus dieser Wohnung wegschaffte, und ob die Anschauung des Obergerichtes, dass in dem den Gegenstand des Besitzstörungsstreites bildenden Vorgange des Zustreifers, wegen Abganges des animus turbandi auf Seite desselben, von einer Besitzstörung überhaupt nicht gesprochen werden könne, richtig sei oder nicht, so entzieht sich diese Frage im vorliegenden Rechtsstreite, in welchem eben der Zustreifer nicht der belangte Streittheil ist, jeder Erörterung.

Dagegen erscheint aber die Abweisung der Klage gegenüber der allein belangten Transportgesellschaft deshalb berechtigt und begründet, weil dieselbe an der die angebliche Besitzstörung bildenden Handlung des Zustreifers nicht theilgenommen, dieselbe auch, wie sich aus der Aussage des Letzteren ergibt, in keiner Weise veranlasst hat, vielmehr der Klägerin schon früher durch einen Beamten der Gesellschaft bekannt gegeben wurde, dass sie die Berichtigung oder Deckung der Transportkosten mit dem Zustreifer allein auszumachen habe, weil sich aus der Zeugenaussage des Zustreifers wohl ergibt, dass derselbe, als er die Kiste in den Magazinen der Transportgesellschaft deponirte, hiervon in der Kanzlei derselben Mittheilung machte, keineswegs aber auch, dass er bekannt gab, auf welche Art er sich dieselbe verschaffte, rücksichtlich in deren Besitz setzte, weshalb auch in der weiteren Ver-

wahrung dieser Kiste und in der Weigerung, dieselbe über Aufforderung des klägerischen Vertreters (auch ohne Bezahlung der Transportkosten) der Klägerin zurückzustellen, eine Besitzstörung der belangten Transportgesellschaft selbst oder eine Billigung der Besitzstörungshandlung des Zustreifers (Packers) nicht erkannt werden kann.

Nr. 205. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 22. Oktober 1894.

[Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb. Verw. 1895 Nr. 27 S. 240.]

Der Eigenthümer eines noch unbebauten Grundstücks ist wegen Erschwerung des Zuganges zu demselben in Folge Veränderung einer öffentlichen Strasse nicht entschädigungsberechtigt.

„Es steht fest, dass das fragliche Grundstück unbebaut ist, jedenfalls zu der Zeit, als die Veränderungen mit der Chaussee (Erhöhung derselben und Anbringung einer Barriere) vorgenommen wurden, noch unbebaut war. Die Annahme einer privaten Berechtigung der Anwohner einer städtischen Strasse, diese zum Zwecke der Kommunikation von und nach ihrem Grundstücke zu gebrauchen, lässt sich nur daraus herleiten, dass in der Anlegung der Strasse mit der Bestimmung, als öffentliche städtische Strasse zu dienen, die stillschweigende Aufforderung an die Anwohner zur Bebauung ihrer Grundstücke und die Zusicherung der dauernden Möglichkeit, sich der Strasse als Zugang zu ihren Häusern zu bedienen, liegt, und dass andrerseits die Anwohner, wenn sie ihre Grundstücke demgemäss bebauen, damit das Anerbieten annehmen und auf die Gewährung des Zugangs zu den Häusern mittelst der Strasse rechnen dürfen (vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 7 Seite 213; Band 24 Seite 247; Gruchot, Beiträge, Band 29 Seite 678; Band 36 Seite 930). Keineswegs hat schon die blosse einseitige Anlegung der Strasse für sich allein eine Erweiterung der bisherigen Rechte der Anwohner zur Folge; die Kassirung, Verlegung oder Veränderung der Strasse gereicht den Anwohnern so lange nicht zur Beschwerde, als ihre Grundstücke noch unbebaut sind (vergl. noch Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 25 Seite 246; Bolze, die Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 1, Nr. 65)“.

Nr. 206. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
2. Senat. Vom 24. Oktober 1894.

[Preuss. Verw. Bl. XVI. Nr. 10 S. 109.]

§§ 6. 15. Fluchtliniengesetz v. 2. Juli 1875. Beitragsfrist des Eisenbahnfiskus als Adjazenten zu den Strassenherstellungskosten. Auf diese Beiträge findet weder das Abgabenverjährungsgesetz v. 18. Juni 1840 noch das Gesetz wegen Einführung kürzerer Verjährungsfristen Anwendung. § 6 l. c. ist nur instruktioneller Natur. Voraussetzung für die Beitragspflicht ist, dass das Gebäude an der betr. Strasse liegt und die Grenze des Baugrundstücks dieselbe berührt.

Der Kläger, das Eisenbahnbetriebsamt Hagen Namens des Eisenbahnfiskus, ist vom Magistrat zu Lüdenscheid aufgefordert worden, zu den Kosten des Ausbaues der Bahnhofstrasse zu Lüdenscheid einen Beitrag von 1919 M. zu leisten. Nach fruchtlosem Einspruche hat er Klage auf Freistellung erhoben, ist indess vom Bezirksausschuss Arnsberg abgewiesen worden. Hiergegen hat er noch Revision eingelegt. Das O.V.G. bestätigte jedoch die Vorentscheidung.

Der Vorderrichter hat die seitens des Klägers gegen die geschehene Heranziehung erhobenen Einwendungen aus zutreffenden Gründen für nicht gerechtfertigt erachtet.

Von diesen Einwendungen stand im Vordergrunde diejenige der eingetretenen Verjährung. Während der unterzeichnete Gerichtshof schon in dem Endurtheile vom 16. Sept. 1892 (Entsch. Bd. XXIII S. 50) sich dafür ausgesprochen hat, dass das Gesetz vom 18. Juni 1840 (GS S. 140) auf die Anliegerbeiträge des Fluchtlinien-Gesetzes vom 2. Juli 1875 keine Anwendung finde, ist seitens des Vertreters des Klägers auf den § 2 Nr. 8 Ges. v. 31. März 1838 wegen Einführung kürzerer Verjährungsfristen (GS. S. 249) verwiesen worden, wonach mit dem Ablaufe von vier Jahren verjähren die Forderungen auf Nachzahlung der von den Gerichten, Generalkommissionen, Revisionskollegien und Verwaltungsbehörden gar nicht oder zu wenig eingeforderten Kosten, mit Einschluss der Stempel- und Portogefälle, sowie ferner auf den § 3 a. a. O., welcher wie folgt lautet:

> „Wegen der Verjährungsfristen für öffentliche Abgaben, welche an den Staat, an eine Gemeine oder Korporation zu entrichten, oder als Provinzial-, Bezirks-, Kreis- oder Gemeinelast, oder zur Unterhaltung öffentlicher Anstalten aufzubringen sind, wird eine besondere Verordnung vorbehalten; bis dahin verbleibt es bei den darüber bestehenden Vorschriften, soweit dieselben nicht durch den § 2 Nr. 8 dieses Gesetzes abgeändert worden sind.“

Aber schon aus dem Wortlaute der ersteren Vorschrift geht hervor,

dass dieselbe sich lediglich auf die Kosten der Verfahren bezieht, welche bei den dort bezeichneten Behörden geschwebt haben. Mit Rücksicht hierauf sagt Löwenberg in den „Beiträgen zur Kenntniss der Motive der Preuss. Gesetzgebung" 1843 Bd I S. 109:

> „Die bei den Gerichten u. s. w. vorkommenden Stempel- und Portogefälle, von denen die Nr. 8 redet, werden mit den Sporteln und Gerichtskosten eingezogen und nehmen ganz die Natur derselben an. Sie konnten daher auch von den letzteren nicht getrennt werden."

Auch dieser Schriftsteller fasst also die in der Nr. 8 erwähnten Kosten als Sporteln und Gerichtskosten auf, zu denen der hier streitige Anliegerbeitrag nicht gerechnet werden kann. Demnach ist die Forderung des Bekl. selbst dann durch Verjährung nicht erloschen, wenn der Beginn der Frist bereits von der im Jahre 1884 erfolgten Errichtung des Baues, welcher zu der Heranziehung Anlass gegeben hat, und nicht erst von der späteren Vollendung der Strasse oder der Feststellung der Anlegungskosten ab zu rechnen sein sollte.

Ebenso ist seitens des Vorderrichters die — übrigens in der Revisionsinstanz nicht aufrechterhaltene — Berufung auf den § 6 Ges. v. 2. Juli 1875 mit Recht verworfen worden. Denn diese Vorschrift, zufolge derer die Polizeibehörde denjenigen Plan, welcher Eisenbahnen oder Bahnhöfe betrifft, zur Kenntniss der betheiligten Behörden bringen soll, ist in der That nur instruktioneller Natur, so dass die am 20. April 1880 vorgenommene definitive Feststellung der Fluchtlinien der Bahnhofstrasse wegen einer etwaigen Nichtbefolgung der Vorschrift keineswegs nichtig sein würde. Der Vorderrichter hätte übrigens noch den Grund hinzufügen können, dass die Fluchtlinienfestsetzung überhaupt keine nothwendige Vorbedingung für die Anlegung einer neuen Strasse und für die Heranziehung der an derselben bauenden Adjacenten bilde.

Während nun selbst Kläger nicht bezweifelt, dass der im Jahre 1884 den Güterschuppen des L.'er Bahnhofes hinzugefügte Anbau als ein „Gebäude" im Sinne des § 15 Ges. v. 2. Juli 1875 zu erachten sei, hat er in der Revisionsinstanz von Neuem bestritten, dass dieser Anbau „an" der Bahnhofstrasse errichtet sei, und dass das Grundstück, auf welchem er sich befindet, an die genannte Strasse grenze. In dieser Hinsicht mag zunächst bemerkt werden, dass nach dem § 4 des L.'er Ortsstatuts von 1880 die Eigenthümer derjenigen Grundstücke, welche an nach dem Erlasse des Statuts neu angelegte oder an damals bereits bestehende unbebaute Strassen angrenzen, schon dann zur Entrichtung von Beiträgen verpflichtet sein sollen, wenn sie Gebäude auf

diesen Grundstücken errichten. Das Statut verlangt demnach nicht das Errichten von Gebäuden an der Strasse und entbehrt insoweit, als mit dem Gesetze unvereinbar, der Rechtsgültigkeit. Dagegen wird sein übriger Inhalt, insofern er mit dem Gesetze übereinstimmt, durch den bezeichneten Fehler nicht berührt, die entgegengesetzte Ansicht des Vertreters des Klägers ermangelt jedes rechtlichen Fundaments. Muss nun, damit eine Verpflichtung des Klägers angenommen werden kann, einerseits das — nach Erlass des Ortsstatuts aufgeführte — Gebäude an der Bahnhofstrasse liegen und andererseits — gemäss § 15 Abs. 2 Ges. vom 2. Juli 1875 — die Grenze des Baugrundstücks die Bahnhofstrasse berühren, so hat der Vorderrichter die Existenz beider Voraussetzungen ohne Gesetzesverletzung und ohne wesentlichen Mangel des Verfahrens, also in einer den Revisionsrichter bindenden Weise thatsächlich festgestellt.

Nr. 207. Entsch. d. Central-Amts f. d. internat. Eisenbahntransport. Vom 24. Oktober 1894.

[Zeitschr. f. d. internat. Eisenb. Transp. Jahrg. II. Heft 11. S. 373.]

Internat. Uebereink. Art. 7. Haftung des Absenders für die in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen.

Ein Staat hat bei dem Central-Amte angefragt, ob die Bestimmungen in Artikel 7 des Uebereinkommens und § 3 der Ausführungsbestimmungen, nach welchen die falsche Deklaration des Inhalts und die Überlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern jener die Verwiegung nicht verlangt hat, mit Strafe bedroht sind, die Deutung zuliessen, dass Zuwiderhandlungen nur so weit getroffen werden sollen, als sie — bei Überlastungen — die Betriebssicherheit gefährden und — bei Inhaltsdeklarationen — die Unrichtigkeit derselben wegen der das Gut umschliessenden Verpackung nicht schon bei der Aufgabe wahrnehmen lassen, dass somit Irrtümer in der Gewichtsangabe nicht in Frage kommen. Die Anfrage weist darauf hin, dass jene Deutung, soweit es sich um falsche Inhaltsdeklarationen handelt, aus der Fassung des § 3 der Ausführungsbestimmungen bekämpft werden könne, weil nach derselben ein Unterschied zwischen verpackten und unverpackten Sendungen nicht gemacht wird, und ferner, dass seit Inkrafttreten des Berner Uebereinkommens verschiedene Staaten die in Rede stehenden Bestimmungen hinsichtlich des internen Verkehrs einer Revision unterzogen haben, die wahrscheinlich einen Rückschluss auf die zu gebende Auslegung gestatte.

Das Central-Amt hat in Bezug auf letztere Hinweisung in seiner Antwort bereits die in der „Zeitschrift“ veröffentlichten desfallsigen Bestimmungen in den Betriebsreglementen von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Schweiz konsultiert, in denen die als zweifelhaft bezeichneten Stellen des internationalen Uebereinkommens unverändert aufgenommen worden sind, so dass aus diesen Bestimmungen Anhaltspunkte für die Lösung der ausgesprochenen Zweifel nicht gefunden werden können. Es hat ferner auf die Transportgesetze von Belgien und Russland aufmerksam gemacht, obschon diese vor dem Inkrafttreten des Uebereinkommens erlassen wurden, Gesetze, durch welche die Materie im Sinne des Uebereinkommens — offenbar unter der Einwirkung des damals schon bestehenden Entwurfs desselben — geordnet worden ist. Dabei wurden der Artikel 26 des belgischen Gesetzes über den Frachtvertrag vom 25. August 1891 (Zeitschrift I Seite 141) und der Artikel 60 des Russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 (Zeitschrift I, S. 285) zur Vergleichung angeführt. In beiden Artikeln gehen die Vorschriften etwas weiter als diejenigen des internationalen Uebereinkommens, da nach denselben nicht nur die falsche Inhaltsbezeichnung, sondern auch — insbesondere in Belgien — die unrichtige Bezeichnung eines in unverpacktem Zustande zur Aufgabe gelangenden Gutes und (in beiden Ländern) jede ungenaue Gewichtsangabe mit einem Frachtzuschlage geahndet werden kann.

In der Zwischenzeit hat freilich Russland hinsichtlich der Anwendung des fraglichen Artikels Bestimmungen erlassen, die seine Tragweite wesentlich einschränken; dieselben fallen, wie es dem Central-Amte scheinen will, mit Anschauungen zusammen, die dasselbe in seiner eigenen Auslegung wiederfindet. Diese geht dahin, dass in dem internationalen Uebereinkommen der Frachtzuschlag für alle Fälle ohne Unterschied angedroht ist, in welchen dem Absender die Überlastung eines ihm zur Selbstverladung überlassenen Wagens zur Last fällt, vorausgesetzt, dass er die Abwägung nicht verlangt hat; denn sobald die Feststellung des Gewichts beantragt ist, kann sich die Eisenbahn nicht mehr auf die unkontrollierte Angabe des Gewichts durch den Absender stützen, sie muss vielmehr das Resultat der Verwiegung als Unterlage für den Frachtvertrag nehmen. Was dagegen die Stückgüter betrifft, so ist deren Verwiegung bei der Aufgabe in den Dienstvorschriften fast aller Eisenbahnen als obligatorisch bezeichnet, so dass unrichtige Angaben des Gewichts seitens des Absenders vor der Transportausführung berichtigt werden können. Sie sind deshalb auch in die Strafbestimmungen nicht einbezogen. Entscheidend für diesen Standpunkt ist, dass in der zweiten Berner Conferenz von 1881 (Protokoll S. 80 u. ff.) die in der

ersten Konferenz angenommene Bestimmung, wonach „die zu niedrige Angabe des Gewichts einer Sendung" die Berechnung eines Frachtzuschlages nach sich ziehen sollte, ausdrücklich fallen gelassen wurde, weil es der Billigkeit entspreche, *den Frachtzuschlag auf die Fälle* (unrichtiger Deklaration des Inhalts, sowie) *der Überlastung des Wagens zu beschränken* und somit den Irrtum oder die Unmöglichkeit der Gewichtsfeststellung durch den Absender, vorbehaltlich bahnseitiger Gewichtsermittlung, nicht unter Strafe zu stellen.

Über den Begriff des „Inhalts der Sendung" geben die Verhandlungsprotokolle der Konferenzen keine Auskunft. Der Ausdruck, wie er sich im Uebereinkommen findet, ist schon in dem bei den Verhandlungen von 1878 vorgelegenen Antrage der deutschen Kommissarien enthalten und auch unbeanstandet geblieben. Die Auffassung des Central-Amtes ist, dass die Vorschrift sich nur auf verpackte Sendungen beziehen soll, weil mit dem Begriffe „Inhalt" die Vorstellung einer Umschliessung — einer Verpackung — verbunden ist. Hätte man auch die unverpackt zur Aufgabe kommenden Güter treffen wollen, so hätte ganz allgemein die Vorschrift der unrichtigen „Bezeichnung der Sendung" gegeben werden müssen. Ein Bedürfnis, auch bei unverpackten Gütern die irrige Bezeichnung der Bestrafung zu unterstellen, scheint nicht vorzuliegen; der annehmende Beamte ist in der Lage, sich von der Richtigkeit der Deklaration im Frachtbriefe zu überzeugen und eventuell deren Richtigstellung herbeizuführen, und im Falle der desfallsigen Weigerung, das Gut von der Annahme auszuschliessen. In solchen Fällen erscheint die Erhebung des Frachtzuschlages ebensowenig gerechtfertigt, als bei der durch beantragte Nachwiegung gemachten Entdeckung einer innerhalb der Belastungsgrenze des Wagens bleibenden unrichtigen Gewichtsangabe. Bei den unverpackten Gütern, deren Natur mit Leichtigkeit durch äusserliche Besichtigung wahrgenommen werden kann, entfällt endlich die Verifikation des „Inhalts" durch Öffnung der Kolli, zu der die Eisenbahn, im Falle der Vermutung einer falschen Bezeichnung, berechtigt ist, die sie jedoch nur unter Beobachtung der im zweiten Absatz des Artikels 7 zu gunsten des Berechtigten vorgesehenen Kautelen vornehmen kann.

Nr. 208. Entsch. der Königl. Ungar. Kurie.

Vom 3. November 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VIII. Nr. 16 S. 262.]

Haftpflicht der Eisenbahn für Körperverletzungen beim Eisenbahnbetriebe.

Die Eisenbahnunternehmungen sind ausnahmslos, daher auch ihren eigenen Angestellten gegenüber, für alle jene Schäden verantwortlich,

welche dadurch verursacht wurden, dass Jemand beim Eisenbahnbetriebe eine Körperverletzung erlitten hat. Unter dem Begriffe von vis major sind unabwendbare Elementarereignisse, Hochwasser, Bergsturz u. dgl., nicht aber gewöhnliche, abwendbare Unfälle zu verstehen. Beim Vorkommen eines Unfalles hat die Eisenbahnunternehmung bezüglich der daraus entstandenen Schäden den Beweis zu führen, dass derselbe nicht durch ein Verschulden ihres Personals herbeigeführt wurde; es genügt daher nicht, dass demselben keine strafbare Handlung zur Last fällt, welche eine strafgerichtliche Untersuchung zur Folge gehabt hätte.

Nr. 209. Entsch. der Königl. Ungar. Kurie.

Vom 3. November 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VIII. Nr. 16 S. 262/263.]

Derjenige, welcher gegen das Verbot des Bahnwächters mit thätlicher Bedrohung desselben seinen bespannten Wagen über die Schienen treiben will, begeht das Verbrechen der Gewaltthätigkeit gegen Behörden (§ 165 St. G. B.), welches nur beim Vorhandensein überwiegend mildernder Umstände als Vergehen qualificirt werden kann.

Die Königl. Kurie hat mit Urtheil Z. 4166 ex 1894 den Kutscher des Vergehens der öffentlichen Gewaltthätigkeit schuldig erklärt, weil zwar eben diese Gefährdung der öffentlichen Sicherheit ein erschwerendes Moment des von ihm verübten Verbrechens der Widersetzlichkeit gegen behördliche Organe, als welches der Bahnwächter anzusehen ist, bilden würde; dass aber mit Rücksicht auf die vielen mildernden Umstände, insbesondere das Offenlassen des Wegüberganges und die Trunkenheit des Angeklagten, seine That mit einer zweimonatlichen Gefängnisshaft bestraft, daher gemäss § 20 und 92 St. G. diese That nur als Vergehen qualificirt wurde.

Nr. 210. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 5. November 1894.

§ 1. Haftpflichtgesetz. Die Einrede der höheren Gewalt erstreckt sich nicht auf Ereignisse, welche mit einer gewissen Häufigkeit beim Betriebe vorzukommen pflegen und deshalb vom Unternehmer von vornherein in Aussicht zu nehmen sind.

Die Ansicht des B. G., dass Ereignisse, welche mit einer gewissen Häufigkeit bei einem Betriebe vorzukommen pflegen und nach der Natur des betreffenden Betriebes nicht vermeidbar sind (z. B. Vorüberlaufen von Kindern), welche deshalb der Betriebsunternehmer von vornherein in Aussicht zu nehmen hat, als mit diesem Betrieb und seinen Gefahren

in Zusammenhang stehende Ereignisse anzusehen und von dem Unternehmer nach § 1 des Haftpflichtgesetzes zu vertreten sind, kann nicht als eine rechtsirrthümliche angesehen werden, einerlei ob man von dem engeren, absoluten oder dem weiteren, relativen Begriffe der höheren Gewalt ausgeht. Die gleiche Anschauung lag dem Urtheile des erkennenden Senates vom 16. Februar 1883 in Sachen Zimmermann wider Kgl. Württembergischen Fiskus (R. Nr. VI. 276. 1892) zu Grunde, wo es sich um die Beurtheilung eines Unfalls auf dem Canstatter Bahnhof gelegentlich des dort in jedem Jahre mindestens alle zwei Jahre stattfindenden sogenannten Volksfestes und aus Anlass des hierbei stets sich wiederholenden, nicht oder kaum zu zügelnden Menschenandrangs gegen die einfahrenden Eisenbahnzüge handelte.

Nr. 211. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 8. November 1894.

R. Haftpflichtgesetz § 1. Zu den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs gehört die durch denselben gebotene Eile beim Ein- und Aussteigen, sowie das starke Gedränge auf den Bahnsteigen.

Die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 § 1 sind richtig angewendet worden. Dass sich der Unfall „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ zugetragen habe, darf um deswillen gesagt werden, weil der Kläger auf dem Perron in unmittelbarer Nähe des Coupees, in welches er einzusteigen gedachte, zu Schaden gekommen und, da sich der Zug nur wenige Minuten aufhielt, zur Eile genöthigt, also den hierdurch sowie durch das starke Gedränge erhöhten Gefahren des Eisenbahnbetriebs, welcher damals schon begonnen hatte, ausgesetzt war. Die erhobenen Beweise hat das Oberlandesgericht durchgängig ausreichend geprüft.

Zu 3 frägt es sich, ob hier überhaupt von der höheren Gewalt, als Ursache des Unfalls gesprochen werden könnte, da der Unfall auf den Eisenbahnbetrieb zurückgeführt wird. Mindestens hätte aber dem Beklagten obgelegen, zu beweisen, dass er das schädigende Ereigniss selbst mit äusserster Sorgfalt nicht abwenden konnte und dieser Beweis ist nicht erbracht. Namentlich fehlt es an dem Beweise, dass der Zeitraum zwischen dem Niedersetzen des Koffers auf dem Perron und dem Sturze des Klägers so gering war, dass das Bahnpersonal den Koffer nicht bemerken konnte. Darum sieht die Vorinstanz das Gegentheil für dargethan an. Den Vorschriften des § 130 Abs. 1 der Civilprocessordnung läuft es nicht entgegen, wenn das Berufungsgericht unterlassen hat, den Beklagten nach weiteren Beweismitteln zu fragen.

Nach Lage der Sache konnte es annehmen, dass er alle Behelfe vorgebracht habe, welche ihm überhaupt zu Gebote standen.

Endlich liegt auch in den zu 4 beanstandeten Gründen kein Widerspruch. Zur Beseitigung des Koffers konnten wenige Minuten genügen und die Erwähnung des Umstandes, dass die Beleuchtung nach des Beklagten Behauptung ausreichend war, sollte doch nur ausdrücken: Den Beweis dieser Behauptung angenommen, würde das Aufsichtspersonal den Koffer bemerkt haben. Jedenfalls sind die bezüglichen Ausführungen thatsächlicher Natur, welche mit der Revision nicht angegriffen werden können.

Nr. 212. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 10. November 1894.

[D. Reichsanz. Nr. 303, vom 27. Dezbr. 1894.]

H. G. B. Art. 424 Ziff. I. Verk. Ord. § 77 Ziff. I. Die Haftbeschränkung bei Transport in offengebauten Wagen erstreckt sich auch auf aus Holz gebaute Möbelwagen, welche auf offen gebauten Eisenbahnwagen transportirt werden.

In § 77 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 (R. G. Bl. S. 961), welche unstreitig auch dem Frachtvertrage unter den Parteien zu Grunde liegt, ist die durch Art. 424 des H. G. B. für das Frachtgeschäft der Eisenbahnen als zulässig erklärte Bestimmung getroffen, dass in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden, die Eisenbahn nicht für den Schaden hafte, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden sei. Hieran schliesst sich die ebenfalls dem Art. 424 des H. G. B. entsprechende Bestimmung (Abs. 2 a. a. O.), dass, wenn ein eingetretener Schade nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Paragraphen bezeichneten Gefahren entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werde, dass der Schade aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden sei. Diese Vorschriften hat das B. G. auf den vorliegenden Fall in Anwendung gebracht, indem es davon ausgeht, dass der Möbeltransportwagen, wie nicht streitig, auf einem offen gebauten Eisenbahnwagen habe transportirt werden sollen, und ferner annimmt, dass der aus Holz gebaute Möbelwagen bei dieser Transportart der Feuersgefahr mehr ausgesetzt gewesen sei, als in einem bedeckten Wagen. Wenn die Revision geltend zu machen sucht, dass die Anwendung der erwähnten Vorschriften im vorliegenden Falle deshalb für ausgeschlossen zu erachten sei, weil das Gesetz nur an zu transportirende Güter, nicht aber an die dem Eisenbahntransport dienen-

den Mittel denke, der beschädigte Möbeltransportwagen aber als solches Transportmittel in Betracht komme, da, wie vom Kl. behauptet worden sei, dieser Wagen speciell für die Beförderung mit der Eisenbahn gebaut und ebenso feuersicher konstruirt sei, wie jeder gedeckte Eisenbahnwagen, so kann diese Auffassung als begründet nicht anerkannt werden.

Nr. 213. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 13. November 1894.

§ 333 R. Str. Ges. B. Jede Geschenkgabe zu dem Zwecke, das Ermessen der Beamten bei einer amtlich zu treffenden Entscheidung zu beeinflussen, fällt unter den Thatbestand der Bestechung, selbst dann, wenn der Beamte auch ohnehin zur selben Entscheidung gelangt wäre.

Die Strafvorschrift des § 333 Str. G. B. tritt jedem Anbieten, Versprechen oder Gewähren von Geschenken oder anderen Vortheilen entgegen, mit denen der Zweck verfolgt wird, das vom Beamten auszuübende Ermessen zu beeinflussen. Der Beamte soll sich lediglich aus Gründen seines pflichtmässig geübten Ermessens entscheiden. Wenn sich ein Beamter durch einen ihm gewährten Vortheil verleiten lässt, der Rücksicht auf diesen Vortheil einen Einfluss auf seine Entscheidung einzuräumen, so verletzt er seine Amtspflicht, auch wenn sich die getroffene Entscheidung als sachlich gerechtfertigt herausstellt. Ein Geschenk, das dem Beamten gegeben wird, um sein Ermessen zu Gunsten des Geschenkgebers zu beeinflussen, fällt daher unter die Vorschrift des § 333 St. G. B. selbst dann, wenn feststeht, dass der Beamte, auch wenn er das Geschenk nicht erhalten hätte, zu der vom Geschenkgeber gewünschten Entscheidung gelangt wäre, sofern nur der Geschenkgeber an die Möglichkeit einer anderen Entscheidung gedacht hat.

Nr. 214. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 15. November 1894.

§§ 44 Abs. 2, 151, 152. Vereinszollgesetz. Der Waarenführer ist nicht verantwortlich, wenn sich nicht feststellen lässt, dass er den zollamtlichen Verschluss einer unter seiner Verantwortlichkeit stehenden Begleitscheinsendung unverletzt übernommen hat.

Der Angeklagte ist von der Anschuldigung, als Waarenführer im Sinne der §§ 44 Abs. 2, 151, 152 V. Z. G. bezw. § 52 des Zuckersteuergesetzes vom 31. Mai 1891 insofern ordnungswidrig gehandelt zu haben, als er den zollamtlichen Verschluss einer unter seiner Verantwortlich-

keit stehenden Begleitscheinsendung nicht unverletzt erhalten hat, aus der Erwägung freigesprochen, es liesse sich nicht feststellen, dass der Angeklagte die fragliche Begleitscheinsendung, einen unter zollamtlichem Verschlusse gehenden Eisenbahnwagen, überhaupt noch mit unverletztem Verschluss übernommen hat und die Verschlussverletzung nicht schon vorher auf dem Fabrikhofe vor der Beförderung des Wagens von letzterem nach dem Bahnhofe erfolgt ist. Die Revision der Verwaltungsbehörde ist verworfen. Dass der Angeklagte die Begleitscheinsendung auf dem Bahnhofe in T. unbeanstandet zum Weitertransport übernommen hat, schliesst die thatsächliche in der Revisionsinstanz unanfechtbare Feststellung, dass die Spoliation schon auf dem Fabrikhofe bewirkt worden, nicht aus. Im vorliegenden Falle hat überdies der Angeklagte, sofern er lediglich formell durch unbeanstandete Annahme des Wagens zum Transport eine Verantwortlichkeit für den Waarenverschluss in T. übernommen hatte, diese Verantwortlichkeit ebenso formell wieder von sich abgewälzt, als er die Waare zum Weitertransport nach N. anderen Waarenführern übergab und diese ebenso unbeanstandet wie er die Waare, deren Spoliation erst auf dem Bahnhofe in H. festgestellt ist, übernahmen.

Nr. 215. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 16. November 1894.

[Jur. Wochenschr. 1895. Nr. 11/12 S. 95 Ziff. 30.]

§ 330 R. Str. G. B. Bei der Beurtheilung der Frage, ob ein Verstoss gegen allgemein anerkannte Regeln der Baukunst besteht, liegt die Frage der Allgemeingültigkeit auf thatsächlichem Gebiete.

Sache der thatsächlichen Beurtheilung war es, festzustellen, welche Regeln der Baukunst als allgemein anerkannte zu gelten haben. Dadurch, dass neben dem Angeklagten ein Berufsgenosse deren Allgemeingültigkeit in Abrede stellte, war das Instanzgericht rechtlich nicht gehindert, diese Allgemeingültigkeit zu bejahen. Begrifflich erfordert das Gesetz nicht und kann es nicht erfordern, dass die Regeln von allen Bauhandwerkern ausnahmslos anerkannt sein müssten. Ob eine dementsprechende Feststellung im Bereiche der Möglichkeit läge, wäre in Zweifel zu ziehen. Demnach liegt auch die Feststellung, inwieweit der Widerspruch Eines oder des Anderen die Annahme der Allgemeingültigkeit ausschliesst, auf thatsächlichem Gebiet.

Nr. 216. Entsch. des Preuss. Ober-Verwalt. Gerichts.
3. Senat. Vom 19. November 1894.

[Preuss. Verw. Bl. XVI. Nr. 15 S. 171.]

In den Fällen des § 58 Abs. I Krank. Vers. G. ist in Preussen gegen die Entscheidung der Aufsichtsbehörde das Verwaltungsstreitverfahren nicht zuzulassen.

Das Gesetz vom 15. Juni 1883 § 58 erwähnte die Streitigkeiten zwischen zu versichernden Personen oder ihren Arbeitgebern und der Gemeindekrankenversicherung oder der Ortskrankenkasse über das Versicherungsverhältniss nicht. Dieselben sind von der Novelle eingefügt worden, damit der Streit über das Versicherungsverhältniss für sich besonders und nicht erst bei Forderung von Unterstützungen oder Beiträgen zum Austrage gebracht werden könne (Motive zur Novelle vom 10. April 1892 S. 69). Während ferner das Gesetz vom 15. Juni 1883 bei den im Abs. 1 bezeichneten Streitigkeiten gegen die Entscheidung der Aufsichtsbehörde nur den ordentlichen Rechtsweg zuliess, wollte der Entwurf der Novelle bei ihnen, einschliesslich der Streitigkeiten über das Versicherungsverhältniss, das Verwaltungsstreitverfahren statt des ordentlichen Rechtsweges allgemein einführen (Motive S. 67, 68). In der Reichstagskommission wurden hiergegen Bedenken erhoben, namentlich mit Rücksicht auf die Geschäftsverhältnisse der preussischen Verwaltungsgerichte, andrerseits aber auch geltend gemacht, dass in Süddeutschland, insbesondere in Baiern, die Beibehaltung des daselbst bestehenden Verwaltungs-Streitverfahrens als wünschenswerth empfunden werde, und verlangt, dass man wenigstens die Zulassung den Einzelstaaten anheimgeben möge (Bericht der Kommission, Aktenstück Nr. 381 S. 2346, 2347). Bei der Abstimmung in erster Lesung wurde jedoch der Antrag auf Zulassung des ordentlichen Rechtsweges und ein hierzu gestellter Unterantrag auf partikulare Zulassung des Verwaltungs-Streitverfahrens abgelehnt und § 58 nach der Regierungsvorlage angenommen (a. a. O. S. 2347). Bei der zweiten Lesung fand indessen die jetzige, die prinzipale Zulassung des ordentlichen Rechtsweges mit der partikularen Gestaltung des Verwaltungs-Streitverfahrens vereinigende Fassung, nachdem die früheren Argumente dafür und dagegen vorgebracht worden, Annahme (ebd. S. 2364).

Von der hiernach gerade mit Rücksicht auf die preussischen Zustände an die Stelle der allgemeinen Anwendung des Verwaltungs-Streitverfahrens gesetzten blossen Befugniss zur landesgesetzlichen Zulassung desselben ist demnächst denn auch in Preussen kein Gebrauch gemacht worden. Insbesondere ist dies nicht durch das Gesetz vom 27. April 1885 zur Ergänzung des § 87 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung

vom 30. Juli 1883 (Ges.-Sammlung S. 127) und die auf Grund dessen erlassenen Allerhöchsten Verordnungen vom 12. September 1885 und vom 9. August 1892 (Gesetz-Samml. 1885 S. 333, 1892 S. 239) geschehen; der § 1 der Verordnungen betraf bezw. betrifft nur die nach dem Abs. 2, nicht auch die nach dem Abs. 1 des § 58 des Krankenversicherungsgesetzes zu entscheidenden Streitigkeiten.

Dass in Preussen in den Fällen des § 58 Abs. 1 des Krankenversicherungsgesetzes gegen die Entscheidung der Aufsichtsbehörde das Verwaltungs-Streitverfahren nicht eröffnet ist, ist auch z. B. angenommen in dem die Fortsetzung freiwilliger Mitgliedschaft von Betriebsbeamten usw. bei einem Einkommen von mehr als 2000 Mk. betreffenden Erlasse des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Juni 1893 (Arbeiterversorgung Jahrg. X S. 502), indem daselbst bestimmt ist, dass den bezeichneten Personen die Fortsetzung der Mitgliedschaft zu gestatten sei, „so lange nicht durch rechtskräftiges gerichtliches Urtheil (§ 58 Abs. 1 des Krankenversicherungsgesetzes) die Unzulässigkeit der Theilnahme solcher Personen an den Krankenkassen ausgesprochen wird“, und mit dem gerichtlichen Urtheil offenbar ein solches der ordentlichen Gerichte gemeint ist; ferner bei von Brauchitsch, Verwaltungsgesetze Bd. V., 10. Aufl. S. 415 Anm. 4 zu § 54. Anderer Ansicht ist, soviel ersichtlich, nur von Woedtke, Krankenversicherungsgesetz 4. Auflage S. 381 Anm. 14.

Nr. 217. Entsch. der Königl. Ungar. Kurie.

Vom 22. November 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VIII. Nr. 16 S. 263.]

§ 410 Ungar. Hand. Ges. (Art. 404 Allg. H. G. B.) Einwand der einjährigen Verjährung gegen Klagen auf Ersatz aus unrichtiger Ablieferung des Gutes.

Die im § 410 des ungar. Handelsgesetzes (entspricht dem Art. 404 des allg. d. H. G.) normirte einjährige Verjährungsfrist ist auch auf jene gegen Eisenbahnen angestrengten Schadenersatzklagen anwendbar, welche der Aufgeber damit begründet, dass die Eisenbahn die Waaren nicht dem Adressaten, sondern einer solchen Person ausgefolgt hat, welche zu deren Empfangnahme nicht berechtigt war. In einem solchen Falle nimmt die Verjährung mit jenem Tage ihren Anfang, an welchem die irrige Ausfolgung der Waare geschehen ist.

Nr. 218. Entsch. des Deutsch. Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 26. November 1894.

Die Pflicht des Arbeitgebers zu Schutzvorkehrungen für die Arbeiter beruht auf dem Arbeitsvertrage und unterliegt daher nicht der Verjährung des § 54 Th. I. Tit. 6 A. L. R.

Wie wiederholt in der Rechtsprechung des R. G. anerkannt, gründet sich die Verpflichtung des Arbeitgebers, mit der erforderlichen Aufmerksamkeit für die Sicherung der Arbeiter gegen Gefahren bei der Arbeit zu sorgen, namentlich darauf zu achten, dass die von ihm den Arbeitern zur Benutzung oder Bedienung übergebenen Geräthschaften und Maschinen in einem für Leben und Gesundheit möglichst wenig gefährlichen Zustande geliefert und unterhalten werden, auf den Arbeitsvertrag. Der Arbeiter hat auf diese Leistungen einen vertragsmässigen Anspruch gegen seinen Arbeitgeber. Unterlässt letzterer aus einem Versehen, diesem Anspruche Genüge zu leisten, so liegt ein Versehen bei Erfüllung des Vertrages vor. Der für den Arbeiter hieraus entstehende Anspruch auf Schadensersatz ist daher nicht als ein ausserkontraktlicher anzusehen, unterliegt mithin nicht der Verjährung des § 54 Thl. I Tit. 6 A. L. R., wie solches auch bereits vom R. G. anerkannt ist (vergl. Gruchot, Beiträge Bd. 35 S. 1191, 1192).

Nr. 219. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 27. November 1894.

[Jur. Wochenschr. 1895 Nr. 1/4 S. 20 Ziff. 57.]

R. Haftpflichtges. § 3. Auch der künftige Schaden aus der Minderung der Erwerbsfähigkeit kann, wenn er feststellbar ist, gefordert werden.

Das B. G. erkennt an, dass der durch Minderung der Erwerbsfähigkeit künftig eintretende Schaden, auch, wenn der Beschädigte noch nicht erwerbsfähig sei, eingeklagt werden könne. Die Zulässigkeit einer solchen Klage ist gemäss 1. 7 D. ad leg. Aqu. (9. 2) nicht zu bestreiten. (Vergl. Entsch. des Ober-Appellationsgerichts zu Darmstadt vom 14. November 1871. Seuffert Archiv Bd. 27 Nr. 29.) Voraussetzung der Zuerkennung einer Entschädigung ist die Feststellbarkeit der künftigen Minderung.

Nr. 220. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 30. November 1894.

[Entsch. i. Civils. Bd. 34. S. 258. — Jur. Wochenschr. 1895 Nr. 1/4 S. 31 Ziff. 95.]

§ 13 Abs. 4 des Preuss. Fluchtlin. Ges. gleichlautend mit § 9 Abs. 4 Enteign. Ges. betrifft nur die Rechtsverhältnisse bezüglich des dem Enteigneten verbleibenden Restgrundstücks und hat keine andere Bedeutung, wie die des § 9 Abs. 4 Enteign. Gesetzes.

Es ist anzunehmen, dass, da der Grund des unter den Voraussetzungen der Nr. 2 § 13 cit. gegebenen Entschädigungsanspruchs lediglich in der Unmöglichkeit der Wiederbebauung liegt, derselbe auch auf das Grundstück, soweit dasselbe bebaut war, beschränkt ist, und insbesondere nicht auf das nebenliegende Terrain desselben Eigenthümers, welches weder bebaut ist noch Zubehör des bebauten Theiles bildet, ausgedehnt werden kann. — Die Revision hat zwar, indem sie gleichzeitig aufstellt, dass der Anspruch des Kl., wenn auch zur Zeit nur für die Parzelle a b c d des Planes geltend gemacht, doch für das ganze innerhalb der neuen Fluchtlinie nach der Dechenstrasse zu gelegene klägerische Eigenthum begründet sei, sich auf den Abs. 4 des § 13 cit. berufen, welcher bestimmt, dass „bei den Vorschriften dieses Paragraphen unter der Bezeichnung Grundstück jeder im Zusammenhange stehende Grundbesitz des nämlichen Eigenthümers begriffen sei.“ Es ist dieses indessen nicht durchschlagend. Der Abs. 4 cit. ist ebenso wie der vorhergehende Abs. 3 von der Kommission des Abgeordnetenhauses dem Gesetze eingefügt, und zwar sind sie dem § 9 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 entnommen. Nach dem Kommissionsberichte (Stenogr. Bericht a. a. O. S. 1708) hat diese Uebernahme lediglich die Anwendung der Vorschriften des § 9 cit. auf die hier vorliegenden Fälle des Fluchtliniengesetzes bezweckt. Der mit dem Abs. 4 des § 13 gleichlautende Abs. 4 § 9 des Enteignungsgesetzes betrifft aber nur die Rechtsverhältnisse bezüglich des dem Enteigneten verbleibenden Restgrundstücks; derselbe soll ausser Zweifel stellen, dass zur Begründung der eventuellen Uebernahmepflicht des Ganzen jeder (nicht nur der örtliche, sondern auch der wirthschaftliche) Zusammenhang des betreffenden Grundbesitzes des nämlichen Eigenthümers genügen soll. Danach kann der fraglichen Bestimmung auch für das Fluchtliniengesetz eine andere Bedeutung, als dieselbe im Enteignungsgesetz hat, nicht beigelegt werden; insbesondere erscheint es ausgeschlossen, dieselbe auf die, auf einem ganz anderen Gebiete liegenden Nr. 2 und 3 § 13 des ersteren Gesetzes anzuwenden, und diesen dadurch eine nach den vorbezogenen Gesetzesmaterialien nicht beabsichtigte Tragweite zu geben. Es ist anzuerkennen, dass bei dieser An-

nahme die Wortfassung des Gesetzes nicht korrekt ist. In dem mehr bezogenen Abs. 4 § 13 müsste es heissen anstatt „bei den Vorschriften dieses Paragraphen etc.“ bei den Vorschriften des Abs. 3 etc.;“ indessen erklärt sich dieses durch die wörtliche Uebernahme aus dem Enteignungsgesetz.

Nr. 221. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 7. Dezember 1894.

[Jur. Wochenschr. 1895. Nr. 5/6 S. 48 Ziff. 29.]

§ 5. Abs. 6a, § 95 Unfall-Vers.-Ges. Die persönliche Haftung des Betriebsunternehmers tritt nur in dem im § 95 l. c. bezeichneten Falle ein.

Der Kl. ist nach Massgabe des Unfallversicherungsgesetzes bei der Rheinisch-Westphälischen Textil-Berufsgenossenschaft versichert gewesen und hat von letzterer wegen der bei dem Unfall vom 22. August 1890 erlittenen Körperverletzung gemäss § 5 Abs. 6a dieses Gesetzes eine Schadensrente zugebilligt erhalten. Nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes — § 95 — konnte er somit seinen Arbeitgeber, den Bekl., als Betriebsunternehmer nur in einem einzigen, hier nicht vorliegenden Falle (Feststellung, dass derselbe den Unfall vorsätzlich herbeigeführt habe, und zwar Feststellung durch strafgerichtliches Urtheil) persönlich auf den vollen Schaden belangen. In allen anderen Fällen — gleichviel, ob der Unfall durch eigenes oder durch fingirtes Verschulden des Betriebsunternehmers veranlasst worden — hatte es bei der Regel zu verbleiben, dass an Stelle des Arbeitgebers die Berufsgenossenschaft den verletzten Arbeiter nach Massgabe der Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes schadlos zu halten verpflichtet ist. Daran kann auch der Umstand Nichts ändern, dass der Unfall durch den Einsturz eines dem Betriebe dienenden Gebäudes herbeigeführt worden, welches dem Betriebsunternehmer eigenthümlich zugehört.

Nr. 222. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 7. Dezember 1894.

Umfang der Haftung des Fiskus als Dienstherrn und Arbeitgebers für seine Aufsichtsorgane bei Betriebsgefahren der Arbeiter.

Das B. G. geht zwar von richtigen Rechtsgrundsätzen aus, indem es den Bekl. als Dienstherrn auf Grund des Dienstvertrages verpflichtet erklärt, diejenigen Einrichtungen herzustellen, die mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Betriebes und der Betriebsstätte zu thunlichster Sicherung des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter ge-

gen die aus dem Betriebe drohenden Gefahren nothwendig sind, — auch thunlichst darauf hinzuwirken, dass die Arbeiter durch Benutzung der vorhandenen Einrichtungen gegen Lebens- und Gesundheitsgefahr sich schützen. Es verkennt auch nicht, dass der Anspruch der Wittwe und der Kinder des in Folge Einathmens giftiger Dämpfe gestorbenen Arbeiters nach § 98 des A. L. R. Thl. 1 Tit. 6 in dem zuerkannten Umfange nur dann gerechtfertigt ist, wenn die Verletzung dieser aus dem Dienstvertrage sich ergebenden Pflichten auf einem mässigen Versehen des Dienstherrn, hier also, da der Bekl. nicht handlungsfähig ist, seines Willensorgans beruht. Aber die Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall erregt in ihrer Begründung Bedenken, die zur Aufhebung des Urtheils führen. Zwar wird aus dem Dienstvertrage auch die Pflicht des Dienstherrn zu folgern sein, den Arbeitern im Freien einen zum möglichst gefahrlosen Ausglühen der Metallrohre geeigneten Platz anzuweisen; jedenfalls muss aber feststehen, dass dem Bekl., also einem seiner Willensorgane ein mässiges Versehen zur Last fällt, wenn dies unterlassen ist. Dazu gehört aber, dass dieser Willensvertreter die Gefährlichkeit der sich entwickelnden Dämpfe kannte oder kennen musste. Das B. G., indem es anscheinend diese Kenntniss als selbstverständlich annimmt, übersieht, dass nach den Ermittelungen und dem Gutachten des vernommenen Sachverständigen eine mit dem Ausglühen der Siederohre verbundene Gefahr selbst den Specialisten im Dampfkesselfache nur wenig bekannt ist. Ob trotzdem, etwa wegen des Materials der für die Kriegsschiffe verwendeten Siederohre, den Willensvertretern des Bekl. die Gefahr des an der angewiesenen Stelle erfolgten Ausglühens bekannt war oder ohne Vernachlässigung der gewöhnlichen Aufmerksamkeit nicht bekannt sein konnte, bedarf einer eingehenderen Prüfung, und diese lässt sich nicht trennen von der Frage, welcher als Willensorgan des Fiskus anzusehenden physischen Person vom B. G. das Versehen zur Last gelegt wird; nur dann ist eine Nachprüfung möglich, ob die an die Spitze gestellten Rechtsgrundsätze auf den vorliegenden Fall richtig angewendet sind.

Nr. 223. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 10. Dezember 1894.

[Entsch. i. Civils. Bd. 34. S. 257. 258.]

§ 66 Preuss. Zuständigk. Ges. vom 1. August 1883. Die vom Verwaltungsrichter über die öffentlich-rechtliche Verpflichtung getroffene Entscheidung ist für den Civilrichter bei Beurtheilung des Entschädigungsanspruches bindend.

Ausdrücklich ist allerdings im Zuständigkeitsgesetze nicht vorgeschrieben, dass die vom Verwaltungsrichter über die öffentlich-rechtliche

Verpflichtung getroffene Entscheidung für den Civilrichter bei der Beurtheilung eines aus der Nichterfüllung der öffentlich-rechtlichen Verpflichtung abgeleiteten Entschädigungsanspruchs bindend sei; allein es folgt dies auch ohne ausdrückliche Vorschrift aus den Worten und der erkennbaren Absicht des § 66 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883. Ist unter den Betheiligten der Streit über die Räumungspflicht, soweit sie auf Gründen des öffentlichen Rechts beruht, von den dazu gesetzlich berufenen Verwaltungsgerichten endgültig entschieden, so kann dieser Streit, auch wenn es sich später um vermögensrechtliche Folgen der öffentlich-rechtlichen Verpflichtung handelt, nicht nochmals zum Gegenstande einer richterlichen Entscheidung gemacht werden. Vielmehr hatte das Prozessgericht bei der Entscheidung über den jetzt erhobenen Entschädigungsanspruch die öffentlich-rechtliche Räumungspflicht des Bekl. als rechtskräftig feststehend anzusehen und nur noch zu prüfen, inwieweit der daraus vom Kl. abgeleitete Anspruch gerechtfertigt erscheinen möchte. Die Frage aber, ob dem Civilrichter die Entscheidung über die öffentlich-rechtliche Räumungspflicht vielleicht dann zustehen würde, wenn die Entschädigungsklage wegen Vernachlässigung dieser Pflicht ohne vorheriges Anrufen der Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte erhoben wäre, bedarf nach den Umständen des vorliegenden Falles keiner Beantwortung. (Vgl. hierzu die unter der früheren Gesetzgebung ergangenen Urtheile in Striethorst, Archiv Bd. 81 S. 318 und Gruchot's Beiträge Bd. 26 S. 416).

Nr. 224. Entsch. der Königl. Ungar. Kurie.

Vom 13. Dezember 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VIII. Nr. 40 S. 627.]

Der Beweis über das Vorhandensein eines der im Gesetzartikel XVIII ex 1874, betr. die Verantwortlichkeit für die durch Eisenbahnen verursachten Todes- oder körperlichen Beschädigungsfälle, vorgesehenen Thatumstände behufs der Feststellung der Schadenersatzpflicht ist bei dem competenten Civilgerichte zu erbringen. Eine diesbezügliche Entscheidung der politischen Behörde und des Strafgerichtes ist daher von dem Civilgerichte nur insoweit zu berücksichtigen, als solche mit den im gesetzlichen Verfahren bei dem Civilgerichte erbrachten Beweismitteln nicht im Widerspruch steht.

Der Freispruch des Strafgerichtes kann zwar ebensowenig als der Bescheid des Stuhlrichteramtes bei der civilgerichtlichen Beurtheilung des Entschädigungsanspruches unberücksichtigt bleiben, doch dürfen beide Erkenntnisse nicht mit den im ordentlichen Rechtswege zu pflegenden Erhebungen im Widerspruche stehen. Solche sind im vorliegenden Rechtsstreite aber gar nicht gepflogen worden, vielmehr sind gegen die

diesen Erkenntnissen zu Grunde gelegten Thatumstände gewichtige Zweifel im civilgerichtlichen Verfahren aufgetaucht, daher dieselben nicht geeignet sind, einen zur Befreiung der Eisenbahn von ihrer Verantwortlichkeit im Gesetze vorgesehenen Thatumstand zu constatiren. Vielmehr geht aus den condratictorischen Verhandlungen und den Beweisaufnahmen hervor, dass die Verschiebung der Wagen nicht mit der erforderlichen Vorsicht und unter der unerlässlichen Controle, daher vorschriftswidrig erfolgt ist, somit der beklagenswerthe Unfall nicht durch die Unachtsamkeit des Verunglückten allein, sondern durch das Verschulden der Bediensteten der geklagten Eisenbahn verursacht wurde, daher ihre Einwendungen nicht die gesetzliche Vermuthung zu entkräften vermögen, dass der Unfall durch die Eisenbahn selbst hervorgerufen wurde.

Nr. 225. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 17. Dezember 1894.

[Jur. Wochenschr. 1895. Nr. 7/9 S. 76 Ziff. 31.]

Für Ansprüche, welche nicht aus dem Reichsges. v. 23. Juni 1889, sondern aus früher statutenmässig erworbenen Rechten hergeleitet werden, ist das ordentliche Gericht zuständig. Dies gilt auch für Ansprüche gegen die Abtheilung B. der Pensionskasse für die Arbeiter der Preuss. Staatseisenbahnverwaltung. Ueber derartige Ansprüche hat nicht der Kassenvorstand als Schiedsgericht unter Ausschliessung der ordentlichen Gerichte zu entscheiden.

Vor die ordentlichen Gerichte gehören nach § 13 des G. V. G. alle bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, für welche nicht entweder die Zuständigkeit von Verwaltungsbehörden oder Verwaltungsgerichten begründet ist oder reichsgesetzlich besondere Gerichte bestellt oder zugelassen sind. Ausser Frage steht, dass zur Entscheidung über Streitigkeiten der vorliegenden Art die Verwaltungsgerichte nicht berufen sind. Für das Verfahren bezüglich der Ansprüche, die auf Grund des R. G. vom 22. Juni 1889 erhoben werden, hat dieses Gesetz in den §§ 75 folgende besondere Gerichte dahin bestellt, dass über die streitigen Ansprüche ein Schiedsgericht und in letzter Instanz das Reichsversicherungsamt zu entscheiden hat. Um einen solchen Streit handelt es sich hier aber nicht, da Kl. seinen Anspruch nicht aus jenem R. G. herleitet, denselben vielmehr auf die Rechte stützt, welche er statutenmässig aus seiner Mitgliedschaft bei den früheren Kassen erworben hat. Für derartige Ansprüche ist das genannte R. G. nicht gegeben, wie auch in § 35 desselben ausdrücklich ausgesprochen ist; und die Annahme des B. R., dass das Gesetz über den Kreis der durch dasselbe begründeten

Ansprüche hinaus nicht anwendbar sei, ist ebenso wie die fernere Ausführung zutreffend, dass andere Reichs- oder landesgesetzliche Vorschriften nicht bestehen, welche für derartige statutarische Ansprüche den Rechtsweg ausschliessen. Der Umstand, dass Kl. erst in der Berufungsinstanz die ausdrückliche Erklärung abgegeben hat, er wolle den Klageanspruch nicht aus den Vorschriften des R. G. vom 22. Juni 1889 herleiten, ist bedeutungsvoll. Kl. hat in der Klageschrift die thatsächlichen Angaben gemacht, auf welche er den erhobenen Anspruch stützen zu können glaubt, und insbesondere auf den Bescheid des Bezirksausschusses vom 29. Oktober 1891 Bezug genommen, in welchem ausdrücklich ausgesprochen ist, dass dem Kl. ein Anspruch auf Grund des gedachten Gesetzes nicht zustehe; eine Aenderung des Klaggrundes ist in jener Erklärung nicht enthalten, sondern nur eine zulässige Ergänzung der gemachten Angaben, deren rechtliche Beurtheilung durch den B. R. nicht zu beanstanden ist. Die fernere Ausführung der Revision, dass den Satzungen der Kasse deshalb Gesetzeskraft beiwohne, weil sie auf Grund des § 5 des mehrgenannten R. G. vom Bundesrath anerkannt seien, ist gleichfalls verfehlt, und es kann auch hier den zutreffenden Erwägungen des B. R. nur beigepflichtet werden. Der Bundesrath konnte nur innerhalb des Rahmens des Gesetzes selbst für die unter dasselbe fallenden Bestimmungen die im Gesetze vorgesehene Anerkennung aussprechen, und daraus, dass in § 47 des R. G. dem Vorstand der Versicherungsanstalt die Eigenschaft einer öffentlichen Behörde zugebilligt ist, folgt keineswegs, dass der Vorstand als Verwaltungsbehörde im Sinne des § 13 des G. V. G. anzusehen sei, welche nun mit Ausschluss des ordentlichen Richters über die streitigen Ansprüche zu entscheiden hätte. Die vom B. R. gemachte Unterscheidung zwischen den Ansprüchen gegen Abtheilung A und B der Kasse ist vielmehr gerechtfertigt. Die Satzungen selbst stellen diesen Unterschied auf; bei den ersteren werden auf Grund des R. G. die besonderen Gerichte, Schiedsgericht und Reichsversicherungsamt zur Entscheidung berufen, bei den letzteren, welche aus dem R. G. nicht hergeleitet werden, und für welche dasselbe somit Anordnungen nicht treffen konnte, hat die Entscheidung durch den Bezirksausschuss bezw. durch den Kassenvorstand zu erfolgen. Der B. R. hat ferner die Einrede des Bekl. verworfen, dass für streitige Ansprüche gegen die Abtheilung B. durch die Satzungen an Stelle des ordentlichen Gerichts der Bezirksausschuss und der Kassenvorstand in der Weise getreten seien, dass der letztere als Schiedsgericht unter Ausschliessung der ordentlichen Gerichte zu entscheiden habe.

Nach § 65 Abs. 3a hat der Kassenvorstand auf die Beschwerde

über Entscheidung der Bezirksausschüsse, insbesondere über die Ablehnung oder über die Festsetzung der Kassenleistungen der Abtheilung B zu entscheiden, und es ist ferner dort bestimmt, dass, soweit gegen Entscheidungen der Bezirksausschüsse über Ansprüche an die Abtheilung A die Berufung an die Schiedsgerichte gegeben ist, den Kassenangehörigen und ihren Hinterbliebenen ein Recht auf Anrufen des Kassenvorstandes nicht zusteht. In § 65 Abs. 4 wird der Kassenvorstand zur Erlassung einer Anweisung an die Bezirksausschüsse ermächtigt, die getroffenen Festsetzungen über die Bezüge aus Abtheilung A und B zu ändern und gegen die Entscheidungen der Schiedsgerichte Revision einzulegen oder hiervon abzustehen. Zur Verwaltung beider Abtheilungen A und B sind nach § 58 die Generalversammlung, der Vorstand und die Bezirksausschüsse nach Massgabe der folgenden Paragraphen berufen. In den vorerwähnten Anordnungen ist, wie dem B. R. beigetreten werden muss, in klarer und bestimmter Weise nicht zum Ausdruck gebracht, dass auch bei Ansprüchen gegen die Abtheilung B der Rechtsweg ausgeschlossen sein und die endgültige Entscheidung dem Kassenvorstande als einem Schiedsgerichte zustehen solle. Mit Recht legt der B. R. das entscheidende Gewicht darauf, dass die Einsetzung eines Schiedsgerichts unter Ausschluss des Rechtsweges ausdrücklich festgesetzt sein müsse. Die Satzungen haben bezüglich der Ansprüche gegen Abtheilung B nicht Gesetzeskraft, sie enthalten in dieser Beziehung lediglich statutarische Bestimmungen, und die Erwägungen des B. R. beruhen hier wesentlich auf einer Auslegung des Statuts, welche ohne Rechtsirrthum getroffen ist und daher im Wege der Revision mit Erfolg nicht angegriffen werden kann.

Nr. 226. Entsch. des Oesterr. Verwalt.-Gerichtshofes.
Vom 22. Dezember 1894.

[Oesterr. Eisenb. Verordn. Bl. VIII. Nr. 33 S. 511.]

Eine an die Verwaltung einer Eisenbahn-Unternehmung gerichtete allgemeine Aufforderung, betreffend das in künftigen Fällen einzuhaltende Vorgehen, ist keine Entscheidung oder Verfügung der Verwaltungsbehörde im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876.

Aus Anlass einer von einem Wiener Blatte gebrachten Nachricht, wonach Seitens der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabrikgesellschaft, welcher die Beschwerdeführerin die Lieferung von 200 Kohlenwagen übertragen hat, die bezüglichen Räderpaare theils als Scheibenräderpaare vom Bochumer Verein, theils als solche nach System Hönigswald von Hoerdl beschafft worden waren, hat das k. k. Handelsministerium mit dem an-

gefochtenen Erlasse bemerkt, dass dieser Vorgang der Bestimmung des § 8 A. h. Concessionsurkunde für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1886, R. G. Bl. Nr. 7, im vorliegenden Falle bezüglich der Räder nicht entspreche, und hat, um zu verhindern, dass die bezogene Bestimmung der Concessionsurkunde auch weiterhin illusorisch gemacht werden könnte, die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgefordert, künftighin bei Bestellungen, „welche unter die obige Concessionsbestimmung fallen, sich im Voraus der Provenienz des zur Verwendung gelangenden Materials zu versichern und hiervon jeweilig bei Erstattung der Vergebungsanträge an das Ministerium Mittheilung zu machen".

Die Beschwerde erklärt, sich der Prüfung der Richtigkeit der Rechtsanschauungen über Umfang und Bedeutung des § 8 der citirten Concessionsurkunde zu enthalten, ist jedoch der Anschauung, dass die am Schlusse des angefochtenen Erlasses ergangene Aufforderung weder in der Concessionsurkunde, noch im Gesetze eine Grundlage finde, und stellt das Begehren um Aufhebung jenes Theiles des angefochtenen Erlasses, mit welchem die vorgedachte Aufforderung an die Beschwerdeführerin gerichtet wurde.

Der Gerichtshof hatte daher auch nur den letzten Absatz des angefochtenen Erlasses in Erwägung zu ziehen, vermochte aber in demselben eine Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde, wie sie der § 2 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, im Auge hat, nicht zu erblicken.

Denn die in Frage stehende Aufforderung stellt sich ihrem klaren Wortlaute nach nur als eine an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichtete allgemeine Weisung darüber dar, wie sich diese in künftigen Fällen bei Anschaffungen der unter die Bestimmung des § 8 der bezogenen Concessionsurkunde fallenden Materialien zu benehmen habe.

Erst wenn aus Anlass eines concreten Falles die in dem fraglichen Auftrage gelegenen Anforderungen an die Beschwerdeführerin gestellt werden würden, könnte es sich um eine Verfügung der im § 2 des bezogenen Gesetzes gedachten Art, um eine Verfügung nämlich handeln, durch welche sich die Beschwerdeführerin in ihren Rechten verletzt erachtet halten könnte; bis dahin aber kann von einer Rechtsverletzung keine Rede sein, und war demnach die Beschwerde als unzulässig abzuweisen.

Abhandlungen.

10.

Die rechtliche Natur der Eisenbahn-Concessionen.

Von Dr. Wilhelm Zeller.
Ober-Rechnungsrath und Mitglied des Vorstandes der Ober-Rechnungskammer in Darmstadt.

An der Spitze der deutschen Gewerbeordnung steht der Grundsatz der Gewerbefreiheit. § 1 G. O. gestattet Jedermann den Betrieb eines Gewerbes mit der Absicht der Erzielung eines wirthschaftlichen Gewinnes, soweit als nicht das genannte Gesetz selbst Ausnahmen oder Beschränkungen vorschreibt oder zulässt. Die Eingriffe in den Grundsatz der Gewerbefreiheit sind theils Ausnahmen, indem bestimmte Arten gewerblicher Bethätigung durch Begründung ausschliesslicher Befugnisse der freien Mitbewerbung ganz entzogen sind, wie z. B. im Post- und Telegraphenwesen, in Folge der Patentertheilung; theils sind sie Beschränkungen, indem entweder die Eröffnung eines Gewerbebetriebes von einer besonderen behördlichen Zulassung abhängig gemacht, oder der Behörde die Befugniss zur Untersagung eines Gewerbebetriebes eingeräumt ist. Eine dieser Ausnahmen von dem Prinzipe des § 1 stellt § 6 fest für den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen. An sich würde eine mit Erwerbsabsicht betriebene Eisenbahnunternehmung als ein „Verkehrsgewerbe“ in den Bereich des materiellen Gewerbebegriffes der Gewerbeordnung fallen, und zwar auch die vom Staate und von öffentlichen Gemeinschaften betriebenen Eisenbahnen. Denn auch diese öffentlichen Eisenbahnen werden nicht in Ausübung eines Staats- oder Communal-Hoheitsrechts betrieben, sondern, wenn auch wesentliche öffentliche Interessen obwalten, nach dem ganzen wirthschaftlichen Charakter der Unternehmung, wie die Privatbahnen, hauptsächlich in der Absicht, einen wirthschaftlichen Gewinn durch die Transportleistungen zu erzielen. Wenn in § 6 die Vorschriften der G. O. als auf die Eisenbahnunternehmungen nicht anwendbar bezeichnet werden, so hat dies die Bedeutung, dass für die öffent-

lich rechtlichen Verhältnisse derartiger Transportunternehmungen als solcher, also namentlich was die Zulassung und Untersagung angeht, die Geltung der Gewerbeordnung ausgeschlossen wird.

Insoweit nach der G. O. für eine Anzahl von Gewerben die Genehmigung des Staats vorgeschrieben ist, kann dieselbe nur aus den gesetzlich vorgesehenen Gründen verweigert werden. Anders ist es bei den concessionspflichtigen Gewerben. Hier verstattet bei Ertheilung der Concession der Staat einem Privatmann ein Gewerbe, das eigentlich dem Konzedenten gehört. (Vgl. Roscher, System der Volkswirthschaft Bd. III. S. 657 Anmerk. 9).

Der Grund der Entstehung des unter die G. O. fallenden Gewerbes ist lediglich die Willensäusserung, bezw. die Handlung der betheiligten Personen, eventl. unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen. Bei der Entstehung eines nicht von der G. O. umfassten Gewerbes kommt ein weiteres Moment hinzu, nämlich eine unmittelbare Einwirkung der Staatsgewalt, die Ertheilung eines Privilegiums. Das Eigenthümliche liegt nach Gerber, System des Deutschen Privatrechts § 64, in der Exemtion gewisser privatrechtlicher Befugnisse aus der gemeinen Freiheit und in der Unterstellung unter die Voraussetzung vorhergehender ermächtigender Privilegien. Es ist in der Literatur fast unbestritten, dass der Rechtsgrund der Entstehung der Eisenbahnen ein Privileg ist, das in der Concessionsurkunde zum Ausdruck kommt. Nach den fast überall geltenden Rechtsanschauungen darf Eisenbahnen bauen und betreiben nur der Staat oder wer vom Staat die Erlaubniss erhalten hat. Tritt der Staat selbst als Eisenbahnunternehmer auf, so geschieht dies in Ausübung seiner allgemeinen, d. h. seiner Hoheitsrechte. Für Staatsbahnen ist deshalb nicht der Begriff des Eisenbahnunternehmungsrechts, sondern nur der Begriff der Eisenbahnunternehmung von Bedeutung. [1])

Die theoretische Construktion eines besonderen „Eisenbahn-Staats-Hoheitsrechts“, die häufig von der Wissenschaft versucht wird, erscheint unwesentlich und nicht erforderlich gegenüber jenem staatsrechtlichen Begriffe, zumal mit Rücksicht auf die Vagheit jenes Begriffs. Treffend bemerkt Laband in seiner Denkschrift über die Verstaatlichung der Hess. Ludwigs-Eisenbahn im Gegensatz zu der von Professor Meyer in einem staatsrechtlichen Gutachten vertretenen Theorie der Eisenbahnhoheit: „Was zunächst die „Eisenbahnhoheit“ anlangt, so bedarf es nicht vieler Worte um darauf hinzuweisen, dass dies kein besonderes, für sich bestehendes und eigen geartetes Recht des Staates, sondern eben nichts anderes als die Staatsgewalt selbst ist und dass die Zeiten längst vorüber sind, in denen die Staatsrechtswissenschaft die Staatsgewalt in eine bestimmte Anzahl von „Hoheiten“ eintheilte. Es giebt daher auch nicht bestimmte Ausflüsse der Eisenbahnhoheit, sondern nur Anwendung und Aeusserung der Staatsgewalt in Eisenbahnangelegenheiten, wie in allen anderen Dingen, welche für den Staat ein Interesse haben.“ Um eine Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen, eine Besteuerung der Eisenbahnen, eine Concessionirung, eine Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen herzu-

[1]) Vergl. W. Gleim, Das Eisenbahnbaurecht. Berlin 1893. Franz Vahlen S. 74.

leiten, bedarf es nicht der Annahme einer besonderen Eisenbahnhoheit. Aus systematischen Zweckmässigkeitsgründen kann man wohl die gesammte staatliche Zuständigkeit in Eisenbahnsachen unter der Rubrik „Eisenbahnhoheit“ zusammenfassen. Den Begriff und Inhalt der Eisenbahnhoheit kann man aber nur aus denjenigen positiven Rechtssätzen gewinnen, welche die Befugnisse des Staates gegenüber den Eisenbahnunternehmern begründen und regeln; niemals dagegen kann man a priori die Eisenbahnhoheit für sich zur Voraussetzung nehmen und aus ihr dann das Bestehen bestimmter Befugnisse des Staates herleiten, die nicht durch den allgemeinen Begriff der Staatsgewalt selbst gegeben sind. Die Bezeichnung „Eisenbahnhoheit“ stellt nur die Rechte, welche der Staat als Träger der öffentl. Gewalt in Eisenbahnsachen hat, in Gegensatz zu den fiskalischen Rechten, welche er als Betriebsunternehmer eigener Bahnen oder auf Grund privatrechtlicher Titel gegen Privat-Betriebsunternehmer hat, u. s. w.

Die Stellung des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gegenüber der Privatthätigkeit beruht auf dem Wesen des Staates selbst und auf den hieraus entspringenden Machtbefugnissen, welche die Grundlage der gesammten Rechtsordnung bilden. Sie bedarf daher nicht der besonderen Begründung durch einen gesetzlichen Akt, woraus sich ergiebt, dass der Staatseisenbahnbau und der Staatseisenbahnbetrieb sich lediglich als Verwaltungsakte darstellen. An sich ist ein Gesetz weder erforderlich, um die Staatseisenbahnunternehmung in's Leben zu rufen, noch auch, um sie zu betreiben. Tritt sonach der Staat selbst als Eisenbahnunternehmer auf, so geschieht dies kraft des allgemeinen Staats-Hoheitsrechtes. Der Bau und Betrieb einer Staatseisenbahn sind Akte der Staatsverwaltung, für welche sich die behördliche Zuständigkeit nach dem Staatsrechte des betreffenden Landes bestimmt. Ebensowenig gelten für die Beschaffung der zum Bau u. s. w. einer Staatsbahn erforderlichen Geldmittel Grundsätze, welche von dem allgemeinen Staatsrechte abweichen.

Besondere Grundsätze finden dagegen bei dem Unternehmungsrecht der Privateisenbahn Anwendung, welches die Motive eines s. Z. dem Reichstage zugegangenen, aber nicht zur Verabschiedung gelangten Gesetzes über das Eisenbahnpfandrecht u. s. w. als Eisenbahngerechtsame bezeichnet.[1]) Der Privatunternehmer baut und betreibt die Eisenbahn auf Grund des staatlichen Hoheitsrechtes, aber in eigenem Namen, für eigene Rechnung. Er übt aber dieses Hoheitsrecht nicht für den Staat aus, vielmehr zu eigenem Rechte. Der Inhalt der auf dem ertheilten Privileg beruhenden Gewerbeberechtigung ist eine Monopolisirung des Transportgewerbes, in dem durch die Concession bestimmten Umfang. Abgesehen von den Bedingungen, die durch die besondere Eigenheit des Eisenbahnbetriebes und dessen Neuheit veranlasst sind, hat die Berechtigung zum Betrieb eine grosse Aehnlichkeit mit dem deutschrechtlichen Institut der Bannrechte. Das Wesen der Bannrechte liegt in folgendem: 1. Verleihung der Berechtigung durch Privileg an einen Privaten;

[1]) s. Gleim l. c. S. 75.

2. Berechtigung zum ausschliesslichen Betrieb des fraglichen Gewerbes innerhalb eines bestimmten Bezirkes und 3. demgemäss Verpflichtung der Einwohner jenes Bezirks, Bedürfnisse der bestimmten Art nur durch den Bannberechtigten befriedigen zu lassen; in Folge davon Berechtigung des Inhabers des Bannrechtes zur ausschliesslichen Bestimmung der Bedingungen, die die Bannverpflichteten erfüllen müssen, um ihre fraglichen Bedürfnisse zu befriedigen.

Diese wesentlichen Bedingungen liegen auch bei den Eisenbahnconcessionen, wenn auch modificirt, vor. Nach den Grundsätzen des Civilrechts fällt jede Concession unter den Begriff des Privilegs. Die Ertheilung der Concession ist stets ein freier Willensakt der Staatsgewalt, es vollzieht sich kein Vertragsabschluss zwischen Staat und Concessionar, sondern ein einseitiger Staatsakt. Nach der bisherigen Uebung werden Eisenbahnconcessionen anderen Staaten im Wege des Staatsvertrags, sonstigen Privaten (physischen—juristischen Personen, Actiengesellschaften) durch einseitigen Staatsakt verliehen. Zwar pflegt die Regierung sich mit dem Bewerber in Vorverhandlungen über die Bedingungen der Verleihung der Concession zu verständigen. Indess wird dadurch eine vertragsmässige Verpflichtung der Staatsgewalt zur Gewährung der Concession nicht begründet. Es werden lediglich die Pflichten normirt, zu deren Erfüllung der Bewerber sich für den Fall der Verleihung der Concession bereit erklärt.[1]) Nach der heutigen Rechtsanschauung vom Wesen des Staates spricht wohl in Zweifelsfällen die Vermuthung gegen eine Annahme der Absicht einer vertragsmässigen Ueberlassung der Ausübung hoheitlicher Rechte.[2])

Als ein Privileg kann die Eisenbahnconcession nur von dem verliehen werden, welchem staatsrechtlich das Recht zur Verleihung von Privilegien zusteht, in der Regel von dem Landesherrn. Liegt ein solches Recht nicht vor, so erfolgt die Concessionirung durch ein Gesetz. In Baden wird durch das Gesetz die Concession nicht selbst verliehen, sondern das Staatsministerium zur Verleihung ermächtigt. In den übrigen deutschen Staaten steht die Concessionsertheilung dem Landesherrn zu, ist aber für Elsass-Lothringen wieder auf den Statthalter übertragen. In Preussen wird der Concessionsantrag Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten allen übrigen Ressorts mitgetheilt. Nachdem ferner die Provinzialbehörden zur Sache gehört sind, macht sich das Staatsministerium über den Antrag schlüssig. Die Ertheilung der Concession erfolgt Seitens des Königs (Landesherrliche Genehmigung) durch Vollziehung einer Concessionsurkunde, welche seit dem Gesetz vom 10. April 1872 dem ganzen Inhalt nach nur durch die Amtsblätter, mittelst einfacher Anzeige der Ertheilung auch in der Gesetzsammlung veröffentlicht wird. — Wohl bedarf die Verleihungsordre (Concessionsurkunde) der Gegenzeichnung des Ressortministers, welcher damit für den betr. Akt die Verantwortlichkeit übernimmt, allein eine Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren findet nicht statt. Für Bayern gilt § 2 der V. O., die Erbauung von Eisen-

---

[1]) s. Eger, Handbuch des preuss. Eisenbahnrechts I. Bd. S. 93.
[2]) s. Gleim, S. 76.

bahnen betr., vom 20. Juni 1855; für Württemberg, wo die Ermächtigung zur Verleihung vom Landesherrn ertheilt wird, das Gesetz, betr. den Bau von Eisenbahnen, vom 18. April 1843. In Oesterreich ist das Verfahren wesentlich in Uebereinstimmung mit den preussischen Bestimmungen geordnet. In England prüfen Parlamentsausschüsse den Concessionsantrag und erfolgt die Concessionirung im Wege der Gesetzgebung.[1])

Die weitere Frage, ob der Erwerbsakt ein Akt der Gesetzgebung oder der Verwaltung ist, beantwortet Professor Meyer in seinem Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechtes dahin: Die Ertheilung der Concession ist eine Verwaltungshandlung, auch wenn sie sich in den Formen der Gesetzgebung bewegt. Sie hat nicht blos den Charakter einer polizeilichen Erlaubnissertheilung, sondern zugleich den eines rechtsbegründenden Verwaltungsaktes. Die gleiche Ansicht vertritt Endemann in seinem Rechte der Eisenbahnen S. 282; dagegen handelt es sich nach Gleim S. 77 um Verleihung eines Rechts, dessen näherer Inhalt in der Verleihung bestimmt wird. Hierauf deute die vielfach übliche Veröffentlichung der Eisenbahnconcessionen in den Gesetzsammlungen. Unbestritten erfordert die Anlegung oder Concessionirung von Eisenbahnen Seitens des Reiches die Anwendung der Formen der Gesetzgebung (Art. 41 R. V.) Nach der Reichsverfassung kann die Anlage oder Concessionirung von Eisenbahnen durch das Reich nur erfolgen, wenn dieselben im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden. Dieser Vorbehalt hat jedoch keinerlei praktische Bedeutung, da die Entscheidung darüber, ob die betr. Voraussetzung vorliegt, lediglich den gesetzgebenden Organen des Reichs zusteht. Insbesondere ist es nicht nothwendig, dass eine derartige Eisenbahn das Gebiet mehrerer Bundesstaaten berührt, da auch Bahnen, welche innerhalb des Gebietes einzelner Staaten liegen, im Interesse der Landesvertheidigung oder des gemeinsamen Verkehrs nothwendig sein können.[2])

Ist nun nach obigen Ausführungen die Ertheilung einer Eisenbahnconcession ein gesetzlich nicht beschränkter Akt des Staatswillens, so erscheint zweifellos, dass der Staat die Bedingungen festsetzen kann, unter denen eine Eisenbahn durch einen Privaten gebaut, betrieben und beendet wird. Seiner eigenen Rechte kann sich Jeder unter den ihm beliebenden Bedingungen entäussern. Häufig findet sich die Bedingung der Concessionirung auf eine bestimmte Zeitdauer oder des Rückfalls der Bahn (Rückkaufsrecht) nach Ablauf gewisser Jahre. In den einzelnen Staaten ist die Dauer des Rechtes verschieden geordnet. Während das preussische und württembergische Eisenbahngesetz zeitlich begrenzte Concessionen nicht kennen und nur dem Staat nach Ablauf einer gewissen Betriebszeit das Recht des Kaufs der Bahn vorbehalten, dürfen dieselben in Bayern auf höchstens 99 Jahre ertheilt werden, nach deren Ablauf das Eigenthum an der unbeweglichen Bahnanlage unentgeltlich, das Mobiliar-Vermögen jedoch nur gegen Vergütung an den Staat über-

[1]) s. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Art. Eisenbahnen. III. Bd. S. 160.
[2]) s. Meyer S. 500.

geht. In Sachsen, wo das Concessionsrecht auch nicht zeitlich begrenzt wird, enthalten die Concessionen den Vorbehalt des staatlichen Ankaufsrechts. In Baden wird das Betriebsrecht in den Concessionen auf 80 Jahre ertheilt und zugleich ein Ankaufsrecht der Bahn vorbehalten. In Hessen werden die Concessionen auf 99 Jahre verliehen, ebenfalls mit Vorbehalt eines schon früheren Erwerbs. Nach Ablauf der Concessionszeit kann der Staat die Bahn nebst Betriebsmaterial zu dem durch Schätzung festzustellenden Werthe erwerben, der aber den 20fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten fünf Betriebsjahre nicht übersteigen darf. — Bei Ertheilung der Concession ist die Regierung stets in der Lage, dieselbe von der Vereinbarung bestimmter Ankaufsbedingungen abhängig zu machen. Eine gleich günstige Gelegenheit kann auch noch später bei der Verlängerung oder Erweiterung der Concession, bei der Uebernahme einer Zinsgarantie, der Gewährung eines Staatszuschusses und bei anderen Veranlassungen sich darbieten und zur Vereinbarung von Ankaufsbedingungen benutzt werden.

Erfolgt die Ertheilung der Concession durch einseitigen Staatsakt (landesherrlichen Erlass), so können die Concessionsbedingungen auch durch einen solchen einseitig geändert oder ergänzt werden. Die Möglichkeit der Unvollständigkeit einer Concession und die Nothwendigkeit der Ergänzung ist nicht ausgeschlossen. Es entsteht deshalb die Frage: Ist der Ertheiler eines Privilegiums befugt, nachträglich weitere Bedingungen mit der Ausübung desselben einseitig zu verknüpfen? In dem mehrerwähnten Gutachten über die Verstaatlichung der Hess. Ludwigs-Eisenbahn steht Professor Meyer offenbar auf dem Standpunkt, dass der Charakter der Ertheilung des Privilegs, durch freie Willensbestimmung des Staates das Recht involvire, die Concessionsbedingungen nachträglich einseitig zu ergänzen und die Form der Berechnung des Reinertrages, worüber die Concession nichts enthält, zu bestimmen. Es ist dies unseres Ermessens eine Rechtsauffassung, welche dem Charakter des Privilegs entspricht, und die nur dann zu einem Anstand führen kann, wenn der Staat den Reinertrag zu gering annehmen würde.[1])

Die Eisenbahnconcession hat ihre Grundlage in einem öffentlich rechtlichen Akte, der auch privatrechtliche Wirkungen äussert. Diese Rechtsfolge der Concessionsertheilung geht im Allgemeinen dahin, dass dem Concessionar das Recht, aber auch zugleich die Pflicht erwächst, nach Massgabe der Concession die Eisenbahn zu bauen und zu betreiben. Ist die Concession unter den gebotenen Bedingungen ertheilt, so erlangt der Bewerber ein Privileg, welches ihm nur unter den in den Gesetzen oder in der Concession vorgesehenen Voraussetzungen ohne Schadloshaltung wieder entzogen werden darf. Anderenfalls ist die Entziehung nur aus den Gründen und unter Gewährung der Entschädigung zulässig, welche die Gesetze für die Entziehung des Privateigenthums vorsehen. Mit den Rechten übernimmt der Bewerber aber auch die in den Gesetzen und in der Concession begründeten Pflichten,

---

[1]) Vergl. d. Aufsatz in der Zeitschrift für Staats- und Gemeinde-Verwaltung im Grossherzogthum Hessen. Jahrg. 18. 1894. Seite 34.

insbesondere die dem Betriebsrechte entsprechende Betriebspflicht und ist dem Staate gegenüber zu deren Erfüllung verbunden, die dieser nach Massgabe der Gesetze öffentlich-rechtlich, aber auch — soweit angängig — privatrechtlich verfolgen darf. [1])

In dem mehrerwähnten Gutachten tritt Laband mit Entschiedenheit für privatrechtliche Wirkung der Eisenbahnconcessionen ein. Wir entnehmen den Ausführungen folgende Stellen: „Die Ertheilung eines Privilegs ist stets ein einseitiger Akt der Regierung, kein Vertrag; denn das Privileg schafft eine Ausnahme von einem Rechtssatz, also einen Spezialrechtssatz, und ein solcher kann nicht durch einen Vertrag mit einer Privatperson geschaffen, sondern nur durch ihn veranlasst oder motivirt werden. Aber so sehr diese Auffassung der staatlichen Privilegienhoheit entspricht, so wenig rechtfertigt sie die Annahme, dass nicht aus einem Privilegium Befugnisse hervorgehen können, welche den Charakter wohlerworbener Rechte haben und den Schutz derselben geniessen. Dass diese Privilegien vielmehr gerade diese Rechtswirkung haben, dass sie Erwerbsarten subjektiver Rechte sind, und wie alle anderen wohlerworbenen Rechte unter dem Schutz des Staates und der Gerichte stehen, ist eine allgemein anerkannte und zweifellose Wahrheit. Allerdings ändert sich die Natur eines Rechtes nicht durch die Art, wie es erworben wird. Das Recht zum Betrieb eines bestimmten Gewerbes wird durch die Ertheilung als Concession nicht zu einem Forderungsrecht gegen den Fiskus, sondern es bleibt eine dem öffentlichen Recht angehörende Befugniss. Ihre Ausübung unterliegt daher den Grundsätzen des öffentlichen Rechts — des Gewerberechts. Aber damit steht durchaus nicht im Widerspruch, dass es ein subjektives Recht des Concessionars ist; ferner dass es einen Vermögenswerth für den Berechtigten haben kann, und dass jede Verletzung und Verkümmerung einen Anspruch auf Entschädigung begründet. Die Ertheilung oder Versagung einer Concession steht im freien Belieben der Organe des Staats; die einmal ertheilte Concession aber ruft Rechte und Befugnisse hervor, die nicht wieder willkürlich vernichtet werden können. Die Aufhebung der Concession steht nicht unter den gleichen Rechten wie die Ertheilung; sie ist nicht nach Zweckmässigkeitsgründen und nach Willkür der Verwaltungsbehörden zulässig; sie erzeugt insbesondere den Anspruch auf Entschädigung, soweit derselbe nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen oder den speciellen Bestimmungen der Concession begründet ist u. s. w.“

Fast alle Partikularrechte erkennen die Verpflichtung des Fiskus an, bei Beseitigung wohlerworbener Rechte durch specialgesetzlichen Akt, eine Entschädigung zu gewähren. § 70 des Preuss. Landrechtes bestimmt z. B., dass Privilegien nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und gegen hinlängliche Entschädigung wieder aufgehoben werden können. Der gleiche Grundsatz findet sich in der Reichsgewerbeordnung bei Entziehung gewerblicher Concessionen wegen überwiegender Nachtheile und Gefahren für das Gemeinwohl (§ 51). Häusler sagt in seiner Schrift über die rechtliche Natur der Eisen-

[1]) s. Eger S. 94.

bahnconcessionen (Basel 1877 S. 13): „Man kommt um die privatliche Natur der concessionsmässig eingeräumten Befugnisse nicht damit herum, dass man die Staatshoheit als unveräusserliches Recht hinstellt; klarer Weise folgt ja daraus für die rechtliche Qualität der Privilegien weiter nichts, als dass der Staat die Concession aus Gründen des öffentlichen Interesses zurückziehen kann, ohne dass die Entschädigungspflicht, für die aus den staatshoheitlichen Befugnissen rein nichts herzuleiten ist, davon berührt wird. Die Entschädigungsfrage erledigt sich vielmehr einzig und allein nach den civilrechtlichen Grundsätzen und Voraussetzungen und dem civilrechtlichen Umfange des Schadenersatzes. Die Concessionen sind Erwerbsakte eines Privatrechts für eine bestimmte Person; der Staat schafft durch sie einen Rechtszustand, ein Rechtsverhältniss und setzt eine Privatperson als Rechtssubjekt in dieses Rechtsverhältniss hinein, macht sie zum Träger dieses Rechtsverhältnisses d. h. zum Inhaber der bezüglichen Rechte. Damit ist die Entschädigungspflicht für den Fall der Aufhebung der Rechte entschieden."

Der Inhaber des Privilegs kann aber auch dadurch eine Schädigung erleiden, dass die Normen, unter deren Herrschaft die Concession entstand, auf legalem Weg in einer ihm nachtheiligen Weise geändert werden. Das Preuss. Eisenbahngesetz (§ 40) gewährt dem Concessionar einen Entschädigungsanspruch für den Fall, dass einem concessionirten Unternehmen lästige Bedingungen auferlegt werden, welche weder in dem Eisenbahngesetze noch in der Concession begründet sind. Unwirksam ist diese Bestimmung reichsgesetzlichen Normen gegenüber. Nach Gleim S. 80 würde ein Entschädigungsanspruch nach § 49 begründet sein, wenn dem Unternehmer durch preuss. Normen z. B. hinsichtlich des Fahrplanes, der Beförderungspreise, des Verhältnisses zur Militär-, Post-Telegraphenverwaltung oder im Interesse preuss. Staatsverwaltungen Verpflichtungen auferlegt werden sollten, welche ihm weder nach den Gesetzen, unter deren Herrschaft ihm die Concession ertheilt ist, noch nach den Bedingungen seiner Concession obliegen.

Im Verhältniss zu Dritten übernimmt der Staat mit der Concessionsertheilung keinerlei Verpflichtungen (§ 20 preuss. Eisenbahngesetz).

Zur Erfüllung der Baupflicht d. h. der ordnungsmässigen Vollendung der Bahn — vielfach auch schon zur Inangriffnahme der Bauarbeiten — wird in der Concession eine Frist bestimmt, für deren Innehaltung der Unternehmer Sicherheit leisten muss und durch Androhung von Rechtsnachtheilen — Preussen, Schweiz und Frankreich: Versteigerung der Anlage; Bayern und Oesterreich: Erlöschen der Concession — gesorgt wird.

Jede Eisenbahnconcession hat einen persönlichen Charakter. Die Uebertragung auf einen andern ist deshalb rechtlich nicht zulässig. Der Eisenbahnunternehmer kann auch nicht einseitig ohne staatliche Genehmigung auf seine Concession bezw. deren Ausübung verzichten.

Als Privileg erlischt das Concessionsrecht aus den gleichen Gründen, welche nach den geltenden Rechtsgrundsätzen den Verlust der Privilegien zur Folge haben. Daneben bestehen eigenthümliche Verlustgründe für das Eisenbahnunternehmungsrecht, so wegen Nichtvollendung der Bahn innerhalb vor-

geschriebener Fristen (§ 21 des preuss. Eisenbahngesetzes; § 10 der bayr. Verordnungen vom 20. Juni 1855). Ist die Concession nur für eine bestimmte Zeit ertheilt, so erlischt sie mit deren Ablauf. Ferner wird das Concessionsrecht verwirkt, wenn die Bedingungen nicht erfüllt werden (§ 47 preuss. Eisenbahngesetzes; § 12 der bayr. Verordnungen vom 20. Juni 1855). Hierzu kommt der staatsseitige zwangsweise Erwerb einer Privatbahn während der Concessionsdauer. Ein derartiges Ankaufsrecht steht dem Staate zu: in Preussen nach § 42 Eisenbahngesetz mit dem Ablauf von 30 Jahren seit der Betriebseröffnung; in Württemberg alsbald, jedoch unter verschiedenen Bedingungen, je nach dem der Ankauf vor oder nach 25jährigem Betriebe stattfindet (Art. 8 und 9 Ges. v. 18. April 1848).

Zum Schlusse sei bemerkt, dass sich auch die ausserdeutsche Literatur aus praktischen Anlässen mit der rechtlichen Natur der Eisenbahnconcessionen beschäftigt hat. In der schweizer Literatur findet sich die in unserem Aufsatz vertretene Ansicht in einem Rechtsgutachten von Rüttimann (Zürich 1870.) Den entgegengesetzten Standpunkt eines entziehbaren staatshoheitlichen Aktes enthält die Botschaft des Schweizer Bundesraths zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahn (Bundesges. Blatt 1871 II S. 655). Ueberwiegend vertreten eine Reihe weiterer Gutachten die Ansicht, die Concession sei zwar ein hoheitlicher Akt, begründe jedoch für den Unternehmer ein wohlerworbenes Recht (s. die Literatur bei Gleim S. 76 Anm. 1).[1])

---

[1]) Insbesondere noch Morel, Schweizer. Bundesstaatsrecht Basel 1880 Bd. II. S. 71 ff. Meili, das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten S. 22 und in der Zeitschrift für Handelsrecht Bd. 24. S. 359 ff. Endemann, Recht der Eisenbahnen Leipzig 1886 § 55. Hensler, Rechtsgutachten über die Natur der Eisenbahn-Konzessionen Basel 1877 und Hilty desgl. S. 15 ff. Sax, die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft Wien 1878 S. 237 ff. Randa in Grünhut's Zeitschr. Bd. 12 S. 695. Koch, Deutschlands Eisenb. Bd. II S. 489. Seiler, Über die rechtliche Natur der Eisenbahn-Konzessionen nach schweizerischem Recht. Zürich 1888 S. 26 ff. Plenar-Entscheidung des Oesterreich. Obersten Gerichtshofes vom 8. Jan. 1895. (Oesterreich. Verordn. Bl. des Hand. Minist. für Eisenbahnen und Schiffahrt. VIII. Jahrg. 1895. Nr. 59. S. 941. 942.).

11.

Die Versteigerung einer Bahnanlage auf Grund des § 21 des Preuss. Eisenb. Ges. v. 3. Novbr. 1838.

Von **Hugo Schmöckel**,

Regierungsrath und Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

(Schluss.) [1]

Die an die Verwirkung der Concession geknüpfte Versteigerungsbefugniss des Staates ist nach der Fassung des § 21 in Verbindung mit der Allerh. Cab.-Ordre vom 4./12. 1831 die naturgemäss nothwendige, übrigens im Voraus vereinbarte Folge davon. Die namentlich im Interesse der zunächst betheiligten Landstriche jedenfalls bedauerliche Aufgabe des Unternehmens würde den Absichten der Staatsverwaltung, welche z. B. den enteigneten Grundbesitzern gegenüber für das Zustandekommen der Eisenbahn moralisch verpflichtet erscheint, so wenig entsprechen, dass das Eis. Ges., obwohl es sie vorgesehen hat (§ 16), keinerlei Bestimmungen darüber enthält. So ist demselben auch die in anderen Staaten, z. B. in Oesterreich, übliche staatliche Sequestration unbekannt, welche, mit mannigfachen Unzuträglichkeiten verbunden, beim Mangel der dazu erforderlichen Kapitalien dem Hauptzwecke — Vollendung der Bahn — wenig entsprechen dürfte. Falls der Staat die letztere nicht selbst bewirken will — und dies hat stets grosse Bedenken und Schwierigkeiten — wie z. B. der mehrbesprochene Fall der s. Z. jahrelang vergeblich zum Verkauf gestellten „Pommerschen Centralbahn“ lehrt — so bleibt nur übrig, einen anderen concessionsfähigen d. h. zur Ausführung der Anlage geeigneten Unternehmer zu ermitteln, auf welchen unter Vorbehalt der Ertheilung einer neuen Concession die Rechte und Pflichten des bisherigen Eigenthümers an der Anlage vermittelst der öffentlichen Versteigerung zu übertragen sind.

Ein derartiges Verfahren steht keineswegs vereinzelt in unserer Gesetzgebung da. Wenn, wie auch in der Begründung zum § 46 des neuen Ges.-Entw. erwähnt ist, der Eigenthümer eines baufälligen oder schon verfallenen Gebäudes sich dessen Wiederherstellung entzieht, ungeachtet die Ortspolizei-

[1]) S. Bd. XI S. 287—293.

behörde ihn durch Zwangsmittel dazu angehalten hat, so kann nach § 37 I, 8 A. L. R. der öffentliche Verkauf des Gebäudes zum Zweck der Wiederherstellung desselben durch den Ankäufer für Rechnung des Eigenthümers von der Polizeibehörde beantragt werden, ohne dass eine Klage voranzugehen braucht.[1] Verwandte Bestimmungen enthält das Berggesetz vom 24./6. 1865 (G. S. S. 755 ff.), nach dessen § 65 der Besitzer eines Bergwerks verpflichtet ist, dasselbe zu betreiben, „wenn der Unterlassung oder Einstellung des Betriebes nach der Entscheidung des Oberbergamtes überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses entgegenstehen"; er muss sich event. die Entziehung des Bergwerkseigenthums nach Massgabe der §§ 156—164 gefallen lassen. Auch nach der R. Gew. O. vom 21./6. 1869 (R. G. Bl. S. 245 ff.) — § 49 — ist die Verwaltungsbehörde berechtigt, Anlagen der in den §§ 16, 24 bezeichneten Art nur unter der Bedingung der Betriebseröffnung binnen einer festzusetzenden Frist zu genehmigen, nach deren fruchtlosem Ablauf — bezw. nach Ablauf eines Jahres, wenn keine Frist bestimmt ist — die Genehmigung erlöschen soll.

Indem sonach die Staatsregierung für ermächtigt gehalten werden muss, lediglich auf Grund eines unanfechtbaren Beschlusses des Ministers der öffentlichen Arbeiten[2] eine unfertige Eisenbahnanlage „zur öffentlichen Versteigerung zu bringen", fragt sich weiter, bei wem der dazu erforderliche Antrag zu stellen ist.

Aus dem Wortlaut des Schlusssatzes des § 21 „Es muss jedoch dem Antrage u. s. w." geht zunächst hervor, dass das Gesetz die Versteigerung nicht durch die Verwaltung selbst hat bewirkt wissen wollen, sondern durch eine ihr gegenüber selbstständige Behörde, an welche sie sich dieserhalb zu wenden hat. Bessel & Kühlwetter (a. a. O. Th. I S. 163) folgern freilich aus den Worten „es bleibt vorbehalten", dass die Anordnung der Versteigerung vom Staatsoberhaupte zu treffen und dass der Minister nur befugt sei, den betreffenden Antrag an den König zu stellen. Hierin liegt insofern ein berücksichtigenswerther Gedanke, als es zweifelhaft erscheinen kann, ob es nicht zur Versteigerung der Allerhöchsten Genehmigung bedarf, indem die einmal verliehene landesherrliche Concession aufgehoben und demnächst eine neue ertheilt werden soll. Diese Frage wird jedoch mit Rücksicht darauf zu verneinen sein, dass die Ausübung der im § 21 bezeichneten Rechte der Staatsgewalt dem zuständigen Minister übertragen ist und eine neue Concession an den Ankäufer erst ertheilt werden kann, nachdem ein solcher gefunden ist. Im Uebrigen leuchtet nicht ein, weshalb das Staatsoberhaupt, welches doch weit grössere Befugnisse, als eine solche Versteigerung, in die Hand der Behörden gelegt hat, grade diese von seinem Willen abhängig ge-

[1] Rescr. vom 11. 6. 1829, Gen. Acten des Just. Min. S. No. 40 Bd. I S. 291, Koch, Comm. zum ALR., 7. Aufl. Anm. 79 zum § 40, I, 8. Foerster—Eccius, Preuss. Priv. R. 4. Aufl. Bd. 3 S. 188, Anm. 19. Dernburg, Preuss. Priv. R. 4. Aufl. Bd. 1 S. 545.

[2] Bezüglich der Kleinbahnen enthält das Kleinbahngesetz im § 23 ff. ganz abweichende Bestimmungen, über welche Gleim in seinem Commentar dazu sich des Näheren äussert.

macht haben sollte. Ist es, weil die Versteigerung eine öffentliche genannt wird, schon wahrscheinlich, dass mit jener Behörde die für Zwangsvollstreckungen in erster Linie berufene — das Gericht — gemeint ist, so wird jeder Zweifel beseitigt durch die Bemerkung in den obenbezeichneten „Erläuterungen" (S. 122), „dass die Versteigerung nur auf gerichtlichem Wege zu veranlassen sei". Da diese Ansicht aber im Gesetze selbst keinen Ausdruck gefunden hat, erscheint es gemäss § 49 der Einl. zum A. L. R. geboten, auf andere gesetzliche Bestimmungen zurückzugehen, in welchen das Verfahren der Verwaltungsbehörden bei Ausübung von Zwangsmassregeln vorgeschrieben ist.

Im Allgemeinen gebührt einer jeden Behörde das Recht der Vollstreckung innerhalb der Grenzen ihrer Zuständigkeit, da „in dem Rechte, Entscheidung und Verfügung zu treffen, das Recht, dieselben in Vollzug zu setzen, stillschweigend einbegriffen ist".[1] So sollen nach § 11 der Geschäfts-Instruktion für die Regierungen vom 23./10. 1817 (G. S, S. 248) in Verbindung mit No. XII b der Allerh. Cab.-Ordre vom 31./12. 1825 (G. S. 1826 S. 5) die Verfügungen dieser Behörden nöthigenfalls durch gesetzliche Zwangsmittel zur Ausführung gebracht und die Hülfe der Gerichte nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es ihnen selbst an eigenen Organen zur Zwangsvollstreckung fehlt. In dieser Hinsicht wird auf die Bestimmungen der §§ 34 bis 48 der Ver. vom 26./12. 1808 verwiesen,[2] denn § 48 al. 4 lautet: „Kommt es bei der Exekution auf den Verkauf eines Grundstücks an, so wird selbiger zwar von dem ordentlichen Gericht, unter welchem dasselbe belegen ist, im Wege der nothwendigen Subhastation bewirkt; die Subhastation kann aber von dem Gerichte nicht verweigert werden, sobald die Verbindlichkeit des Schuldners ausser Zweifel ist." Diese Vorschriften, welche durch den § 38 der Ver. vom 2./1. 1849 (G. S. S. 1) dahin ergänzt werden, „dass die Gerichte und Verwaltungsbehörden sich gegenseitig Unterstützung leisten, die letzteren jedoch nicht ferner befugt sein sollen, entsprechend der Kab.-Ordre vom 31./12. 1825 in Angelegenheiten ihres Ressorts den Justiz-Unterbehörden Anweisungen zu ertheilen und sie zu deren Befolgung anzuhalten", ist für den vorliegenden Fall massgebend, insofern es dabei auf den zwangsweisen Verkauf einer den Grundstücken gleichzuachtenden Realität ankommt. Das Gericht wird zwar hier, wo es nicht in Vertretung und an Stelle der Verwaltungsbehörde, sondern kraft eigener Zuständigkeit handelt, allein zu ermessen haben, inwiefern die für die Zulässigkeit des beantragten Verfahrens gesetzlich bestehenden Voraussetzungen zutreffen, dagegen darf es nicht die Existenz des zu realisirenden Anspruchs in Frage ziehen, weil dieser nach den obigen Ausführungen nicht prozessfähig ist.[3] Hierzu vergleiche man die Ver. vom 30./7. 1853 wegen exekutivischer Beitreibung von Steuern

[1]) Oppenhoff a. a. O. S. 130, Note 353.

[2]) Gleim beruft sich in seinem „Eisenbahnbaurecht" (S. 163) auch auf den § 48 al. 1, indem er in der Versteigerung der Bahnanlage eine Massnahme sieht, welche bezweckt, dass die Verpflichtung des Concessionars zur Ausführung des Unternehmens durch einen Dritten für Rechnung des ersteren erfüllt wird.

[3]) Oppenhoff a. a. O. S. 524, Note 31; vgl. S. 186, Note 557.

(G. S. S. 909ff.), nach deren § 34 „die Subhastation von Grundstücken des Schuldners mit Genehmigung der betreffenden Aufsichtsbehörde (§ 31) . . . bei dem competenten Gerichte in Antrag gebracht werden muss", sowie die Ver. betreffend das Verwaltungszwangsverfahren pp. vom 7./9. 1879 (G. S. S. 591), nach deren § 54 die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen als gerichtliche Zwangsvollstreckung erfolgt.

Was den wiederholt erwähnten Fall der Versteigerung eines baufälligen Hauses betrifft, so hatte einst das Oberlandesgericht in Stettin eine solche durch den Magistrat daselbst bewirkte Versteigerung aufgehoben und davon dem Justizminister Anzeige gemacht. In Uebereinstimmung mit diesem liess der Minister des Innern den Magistrat anweisen, „künftig in dergleichen Fällen den Richter der belegenen Sache um die Bewirkung der Subhastation zu requiriren", worauf das genannte Gericht unter dem 11./12. 1810 durch den Justizminister den Auftrag erhielt „nunmehr die anderweitige Subhastation des qu. Hauses nach Vorschrift der Gesetze zu bewirken".[1]) Diese Anordnung ist bei einer späteren Gelegenheit wiederholt[2]) und in der neueren Litteratur (vergl. Anm. 1 S. 363) anscheinend ausnahmslos gebilligt worden.

Der Antrag auf Versteigerung ist durch das Eisenbahncommissariat (§ 46 des Eisenbahn-Gesetzes und § 9 des Regulativs für die Eisenbahncommissariate, vom 24./11. 1848; Min. Bl. d. i. V. S. 390) zu stellen, falls das Unternehmen der Aufsicht desselben unterstellt worden; sollte dies noch nicht geschehen sein, bezw. das Eisenbahncommissariat aufgehoben werden, so ist nur der Minister der öffentlichen Arbeiten dazu befugt.[3])

So einfach die Antwort auf die Frage nach dem Antragsteller, so schwierig ist sie in Bezug auf denjenigen, an welchen dieser Antrag zu richten und wie die Versteigerung auszuführen ist. Denn abgesehen davon, dass eine Eisenbahnanlage, auch wenn sie noch unvollendet ist, sich meistentheils in mehrere Amtsgerichtsbezirke erstrecken wird, von welchen eines gemäss §§ 755, 756 der D. C. P. O. durch das zunächst höhere Gericht zum Vollstreckungsgericht zu bestellen ist, bedarf die bereits oben aufgestellte Behauptung, dass diese Versteigerung im Wege der nothwendigen Subhastation zu erfolgen hat, noch des Beweises. In dem neuen Gesetzentwurf ist solches im Abschnitt V (§ 34 ff.) ausdrücklich angeordnet; auch ist als das zuständige Vollstreckungsgericht das zur Führung des Bahngrundbuches, welches, wenn noch nicht vorhanden, sogleich anzulegen ist, berufene Amtsgericht bezeichnet (§ 35). So lange aber dieser Entwurf nicht Gesetz geworden, fehlt eine positive Bestimmung und muss man daher, wenn die Versteigerung auf Grund der gegenwärtigen, hierauf anscheinend nicht bedachten Gesetzgebung herbeigeführt werden sollte, wieder auf die z. Z. des Erlasses des Eis. Ges. gültigen einschlägigen Vorschriften zurückgehen, um aus diesen den heute einzuschlagenden Modus herzuleiten.

---

[1]) Raabe a. a. O. Bd. 10 S. 489. 492.

[2]) Rescr. vom 5. 3. 1838 (J. M. Bl. von 1839 S. 377).

[3]) Gleim Eisenbahnbaurecht S. 164. Das Eisenb. Kommissariat ist seit 1/4 1895 aufgehoben.

Unter dem Marginale „Von gerichtlichen Verkäufen“ spricht das Landrecht im § 340 ff. I, 11 von Auctionen und Subhastationen, zwischen welchen es keinen Unterschied macht, verweist aber im § 341 auf die Prozessordnung, deren 52ter Titel vom Subhastations-Prozess handelt.

Nach dem § 2 dess. versteht man unter einer Subhastation die gerichtliche öffentliche Versteigerung eines unbeweglichen Grundstückes, oder einer unkörperlichen Gerechtigkeit oder einer in den Gesetzen den Immobilien gleichgeachteten beweglichen Sache an den Meistbietenden. Hiernach sind die beweglichen Sachen oder was denselben gleichsteht, durch Auction, alle übrigen im Wege der Subhastation zu versteigern. Die heute allgemein getheilte, bereits oben erörterte Auffassung, dass eine Eisenbahnanlage zu den unbeweglichen Sachen zu zählen ist, findet besonders auch im § 21 des Eis.-Ges. ihre Begründung, indem hier als Gegenstand der Versteigerung nicht etwa das Recht zum Bau und Betriebe nebst den dazu erforderlichen Mobilien und Immobilien, sondern „die Bahnanlage, sowie sie liegt“ bezeichnet ist d. h. der Complex von Grundstücken, Gebäuden, Ausrüstungsmaterial u. s. w. nebst allem, was an Rechten und Verpflichtungen zur Zeit der Veräusserung mit dazu gehört. Nach dem § 2 Titel 52 P. O. ist nun die Subhastation entweder eine freiwillige oder eine nothwendige. Die erstere, welche durch die spätere Gesetzgebung auf einzelne Fälle beschränkt worden, ist schon begriffsmässig dann ausgeschlossen, wenn eine Anlage ihrem Eigenthümer ohne seinen Willen, um sie hierdurch dem öffentlichen Verkehr zu erhalten, verkauft wird.

Das bei einer nothwendigen Subhastation zu beobachtende Verfahren, welches im ersten Abschnitt des Titels 52 der P. O. vorgeschrieben war, richtet sich z. Zt. für den Geltungsbereich der Grundbuchordnung vom 5./5. 1872 nach dem Gesetze, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, vom 13./7. 1883 (G. S. S. 131) und dem Gesetze vom 18./3. 1883 (G. S. S. 189), betreffend die Gerichtskosten bei Zwangsversteigerungen u. s. w. Beide Gesetze tragen freilich ebenso wie die frühere Subhastationsordnung vom 18./3. 1869 (G. S. S. 421) der eigenartigen Natur der Eisenbahnen keine Rechnung; sie können deshalb hier nur insoweit Anwendung finden, als nicht der Umstand, dass die Versteigerung nicht zum Zweck der Tilgung einer Forderung, sondern behufs Ermittelung eines anderen concessionsfähigen Unternehmers geschieht, andere Formen bedingen. Dies ist auch in dem neuen Subhastationsgesetze vorgesehen, indem nach den §§ 45 und 52 eine Abänderung der aus dem Gesetz hervorgehenden Kaufbedingungen, [1]) welche event. von Amtswegen anzuregen ist, unter Zustimmung aller Interessenten schon vor dem Versteigerungstermine, in welchem darüber verhandelt werden soll, zulässig ist. Ferner wird im § 180 unter der Ueberschrift „Zwangsversteigerung u. s. w. in besonderen Fällen“ bestimmt, dass die

[1]) Vergl. die für die Versteigerung der „Pommerschen Centralbahn“ aufgestellten Bedingungen vom 22. 6. 1874 in den bez. Conk. Akten des ehemal. Königl. Stadtgerichts zu Berlin.

Vorschriften der §§ 3, 4, 13—138, 155—179 entsprechende Anwendung finden, wenn die Zwangsversteigerung beantragt wird .... „4. auf Grund der §§ 40, 58, 60 I, 8 A. L. R.“, welche den bereits mehrfach erwähnten, dem vorliegenden ganz analogen Fall des öffentlichen Verkaufes eines baufälligen Hauses behandeln. Innerhalb dieser durch das Gesetz gezogenen Grenzen ist nun, sei es in Form von Bedingungen, sei es anderweit das Verfahren festzusetzen, wobei sich ergeben wird, dass eine Reihe von Einzelheiten zu bedenken ist, deren auch nur theilweise Erörterung hier zu weit führen würde.

Nur auf einen Punkt mag noch hingewiesen werden, weil er von grundsätzlicher Bedeutung ist, nämlich, dass die Wirkungen dieser Art von Zwangsversteigerung nur gegen den Eigenthümer und (im Gegensatz zum § 22 Abs. 2 und 3) nicht gegen Realberechtigte eintreten. Die durch die Zwangsversteigerung eines Grundstückes bewirkte Lösung aller derjenigen Realansprüche, welche nach dem Gesetz (vergl. § 342, I, 11 A. L. R.) nicht von selbst auf den Eigenthümer übergehen, ist hier der Natur der Sache nach ausgeschlossen. Der Regel nach soll zwar eine Eisenbahnanlage unbelastet sein: Die dazu erforderlichen Grundstücke müssen gemäss dem § 45 ff. des Enteignungsgesetzes vom 11./6. 1874 (G. S. S. 233), sowie dem § 65 der Grundbuchordnung vom 5./5. 1872 (G. S. S. 457) lasten- und schuldenfrei erworben werden;[1] auch ist die Aufnahme von Hypotheken- und Grundschulden wegen der z. Z. noch bestehenden Unzulässigkeit der Verpfändung ausgeschlossen; dagegen ist die ausnahmsweise zulässige Einräumung anderweiter, meist auch ohne Eintragung dinglicher Rechte, wie z. B. dasjenige einer Ueberfahrt, einer Viehtrifft und dgl. oft nicht zu umgehen (§ 3 ff. I, 22 A. L. R.). Da nun durch die Versteigerung der Eisenbahnanlage „so wie sie liegt“ hauptsächlich die Uebertragung der Rechte und Pflichten des Concessionars auf einen anderen bezweckt ist, so hat dieser mit den letzteren auch die in Rede stehenden Lasten unverändert mit zu übernehmen, deren neue Constituirung übrigens eine unnöthige Verzögerung und Erschwerung des Geschäftsganges zur Folge haben würde.

[1] Turnau, Grundbuchordnung III. Aufl. Th. I S. 248 (Anm. 1 zum § 65).

12.

Die Planfeststellung im Preussischen Enteignungsverfahren.

Von **Rudolph Bering**,
Geh. Regierungsrath in Erfurt.

(Fortsetzung.)[1]

Durch das Zuständigkeitsgesetz v. 1. August 1883 sind diese Befugnisse dem Regierungs-Präsidenten (§ 150) übertragen, während nach § 158 das. „die der Landespolizeibehörde und dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach §§ 4 u. 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. November 1838, zustehenden Befugnisse in Eisenbahnangelegenheiten durch die übrigen Bestimmungen des Zuständigkeitsgesetzes nicht berührt werden." Da hierdurch das Fortbestehen der Rechtswirksamkeit des § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 anerkannt ist, so ergiebt sich, dass die im § 15 des Gesetzes v. 1874 bezeichnete Behörde von vornherein die in § 14 des Letzteren sowohl, wie die in § 14 des Gesetzes v. 1838 bezeichneten Anlagen auch dann, wenn dieselben nicht das öffentliche, sondern nur das Privat-Interesse berühren, der landespolizeilichen Fürsorge unterziehen kann, und ist es offenbar dieser Grund, welcher zu einem Verfahren verleitet hat, welches vielmals eine, für die spätere Willfährigkeit der Interessenten sehr nachtheilige Rechtsverwirrung und Missstimmung zur Folge hat, aber auch der Eisenbahnverwaltung selbst sehr nachtheilig sein kann, wenn es sich um Projecte handelt, deren vorzeitiges Bekanntwerden der Speculationssucht Thür und Thor öffnet. Aber gerade, weil man erkannt hat, dass es im Interesse einer möglichst schnellen und zweckmässigen Feststellung des Planes liegt, die Interessenten von vornherein mit dem Plan bekannt zu machen und mit ihren Anträgen sofort hervortreten zu lassen, wodurch habsüchtigen Speculanten ein wesentliches Hinderniss in den Weg gelegt werden kann, kann es nicht genügen, die Gemeindevorstände, welche als solche weder die Privat-Interessenten, noch die Realgemeinden, Verkoppelungs-Interessenten u. s. w. vertreten, gutachtlich zu hören, sondern Bestimmungen zu treffen, durch welche die Zuziehung der Privatinteressenten obligatorisch gemacht wird.

Nach Eger (S. 25) geht „der vom Gesetzgeber beabsichtigte Zweck des vorläufigen Planfeststellungsverfahrens unverkennbar dahin, den vom Unter-

---

[1] S. Bd. XI S. 283.

nehmer aufgestellten Plan im Grossen und Ganzen und von höheren öffentlichen, landespolizeilichen und technischen Gesichtspunkten aus zunächst einer Prüfung zu unterwerfen und darnach in seinen wesentlichen Theilen für brauchbar und zur Ausführung geeignet zu erklären". In Folge dessen würde „ein gleichzeitiges Verhandeln über die speciellen Einwendungen der einzelnen Privat-Interessenten gegen diesen, noch nicht landespolizeilich festgestellten und vielleicht noch erheblichen Abänderungen ausgesetzten Plan ganz zwecklos sein und sich in allerlei Hypothesen verlieren" und „können diejenigen Behörden, welche den vom Unternehmer vorgelegten Plan zunächst nach höheren Gesichtspunkten im öffentlichen Interesse in grossen Zügen zu prüfen und festzustellen haben, sich unmöglich gleichzeitig mit der Prüfung der meist ins äusserste Detail gehenden und nur den beschränkten Kreis der auf das eigene Grundstück etwa bezüglichen Nachtheile umfassenden Einwendungen der einzelnen Interessenten beschäftigen" (S. 26).

Bei dieser, den Grundsätzen des obenerwähnten Erlasses von 1870 zuwider laufenden Ausführung ist völlig übersehen, dass die landespolizeiliche Prüfung, wie schon erwähnt, sowohl nach der Absicht des Gesetzes von 1838, als auch nach der des Gesetzes von 1874 sich bereits mit auf diejenigen Anlagen erstrecken soll, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden, dass mithin eine Prüfung der thatsächlichen Verhältnisse wirklich schon auch in Betreff der Gefährdung von Einzel-Interessen, mögen sie auch anscheinend nur minderwichtig sein, gar nicht umgangen werden kann. Muss aber eine solche Berücksichtigung schon im landespolizeilichen Prüfungsverfahren zugestanden werden, so ist es doch ganz unzweifelhaft richtiger und sicherer, die Privat-Interessenten selbst zu hören, als, wie es Eger (S. 26) de lege ferenda empfiehlt, sich auf gutachtliche Anhörung der Gemeinde- und Gutsvorstände zu beschränken und hierdurch die Privatberechtigten unter Vormundschaft zu stellen, ohne dadurch eine feste, thatsächliche Unterlage zu gewinnen. Wenn Eger eine Zuziehung der Privat-Interessenten schon in diesem Stadium als ebenso undurchführbar, wie zweckwidrig bezeichnet, so kann er sich vom Gegentheil in dem Enteignungsverfahren im Königreich Sachsen, den Thüringischen Staaten, Braunschweig, Lippe u. s. w. leicht überzeugen.

In welcher Weise die Vereinigung der Prüfung der landespolizeilichen und der Privat-Interessen zu bewirken sein würde, ist in der schon erwähnten Abhandlung (Arch. f. E. 1893 S. 92) des Näheren ausgeführt und darf wohl hierauf verwiesen und nur noch besonders auf den dort bereits hervorgehobenen Vortheil aufmerksam gemacht werden, dass durch das l. c. vorgeschlagene Verfahren für die Feststellung des Planes ein wirklich vollständiges Material geschaffen und, besonders wenn an der Bestimmung des § 22 d. G. festgehalten wird, dass der Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf die Ansprüche der Anlieger auf Herstellung von Anlagen im Sinne des § 14 d. G., sofern eine Berufung nicht stattfindet, die Kraft eines rechtskräftigen

Erkenntnisses hat, daher nur die öffentlichen Interessen auch, ohne dass eine Berufung eingelegt ist, nach § 158 des Zuständigkeitsgesetzes der definitiven Feststellung durch den Minister dergestalt unterliegen, dass, insoweit es sich lediglich um öffentlich-rechtliche Interessen handelt, der Minister, bezw. die Landespolizeibehörde als Organ desselben, befugt ist, selbst erst bei der Abnahme der Bahn (§ 22 Ges. v. 3. November 1838) oder sogar erst nach der Betriebseröffnung, sobald sich ein Bedürfniss herausstellt, dem Unternehmer die Herstellung anderweiter Anlagen aufzulegen oder die ursprünglich getroffenen Entscheidungen abzuändern oder sogar zurückzunehmen.[1])

Der diesseitige Vorschlag greift aber, im Interesse der Abkürzung des Gesammtverfahrens, selbst in den Bereich des Entschädigungsverfahrens ein, indem er die Zuziehung von Sachverständigen schon im Planfeststellungsverfahren für obligatorisch erachtet und sogar den Zeitpunkt der Besitzeinweisung vor der Auszahlung oder Hinterlegung der Entschädigungssumme, ja selbst vor der Feststellung der letzteren zulässt, ohne dass darin eine Verletzung des durch Art. 9 der Verfassungsurkunde gewährleisteten Rechtsgrundsatzes gefunden werden kann. Denn es ist im Interesse des Expropriaten das Object der Enteignung, vorbehaltlich der katasteramtlichen Feststellung der Flächen, so festgelegt, dass für die spätere Ermittelung der Gesammt-Entschädigung eine solche Grundlage geschaffen wird, welche dem Eigenthümer eine freie Verfügung über den Restbesitz ermöglicht und die wirkliche Abfindung auch bezüglich des Entschädigungsbetrages, einschliesslich der Verzinsung desselben, auch im Interesse der Hypothekengläubiger und sonstiger dinglich Berechtigter unbedingt sicherstellt. Eben im Interesse der Letzteren ist diesseits angeregt, der jetzigen Vorschrift des § 24 d. G. bezüglich der Eintragung des Enteignungsvermerks im Grundbuche einen materiellen Werth dadurch zu verschaffen, dass durch den Vermerk deutlich der Rechtsgrundsatz „pretium succedit in locum rei" in allen seinen Consequenzen zum vollständigen Ausdruck kommt. Höchstens könnten Bedenken erhoben werden bezüglich der einzulegenden Rechtsmittel, weil für diese, je nachdem es sich um öffentlich-rechtliche oder um privatrechtliche Interessen oder um solche Interessen handelt, bei welchen öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Verhältnisse in einandergreifen, verschiedene Behörden zuständig sein müssen.

Behufs Klarlegung dieser Frage ist es nothwendig, auf das Verhältniss des § 14 des Eisenbahngesetzes und des § 14 des Enteignungsgesetzes einzugehen und hierbei die Kompetenzen der Landespolizeibehörde einerseits, die des Bezirksausschusses andererseits näher zu betrachten.

---

[1]) Es versteht sich von selbst, dass, wenn durch solche spätere Anordnungen Nachtheile für die Anlieger entstehen, die Entschädigung hierfür vom Unternehmer zu zahlen ist, nachdem sie im Rechtswege festgestellt worden.

(Schluss folgt im nächsten Heft.)

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

A. v. der Leyen, Dr. Geh. Ob. Reg. Rath. Eisenbahnen. Regierung und Volksvertretung in Frankreich. Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Oesterreich-Ungarischen Monarchie. XIII. (1895) S. 97—101. S. 113—119.

Ein in der Rechts-Geschichte wegen seiner materiellen und zugleich politischen Bedeutung wohl einzig dastehender Fall einer Ommission ist der, welcher am 12. Januar 1895 zu einer Entscheidung des französischen Staatsrathes geführt hat und Frankreich nicht weniger als 1½ Milliarden kosten wird. Die Regierung hatte mit der Süd- und Orleans-Bahn Verträge geschlossen, in welchen sie sich zur Gewährung jährlicher Zuschüsse verpflichtete. In den Verträgen war aber nichts über die Dauer dieser Zuschüsse gesagt. Während die Bahnen hieraus das Recht herleiteten, die Summen für die ganze Dauer ihres Bestehens zu fordern, hielt sich die Regierung nur bis zum Jahre 1914 verpflichtet, da ihrer Ansicht nach die Verträge nur den Charakter von Novellen zu älteren analogen Verträgen hätten, deren Ablauf auf das gedachte Jahr fixirt war. Das Gericht hat sich, da in den Verträgen jede zeitliche Beschränkung fehlte, dieser Ansicht nicht angeschlossen, sondern zu Gunsten der Bahnen entschieden. Ueber diesen Fall und seine politischen Konsequenzen ergeht sich die klar und trefflich geschriebene Abhandlung des Herrn Verfassers; er bespricht das Urtheil des Staatsraths und schildert, wie auf Grund desselben die französische Kammer in dem Verhalten des Ministers Raynal, welcher die Verträge geschlossen hatte, mehr als eine blosse Fahrlässigkeit erblickte und eine Untersuchung wegen Verbrechens im Amte gegen ihn einleitete, wie ferner der Rücktritt Casimir Perier's in mittelbarem Zusammenhang mit der Angelegenheit stand. Der Aufsatz geht aber weit über den Spezialfall hinaus und giebt einen lehrreichen Beitrag zur Geschichte der grossen Eisenbahngesellschaften überhaupt, und hier wird die Darstellung, so objektiv sie sich zu bleiben bemüht, von selbst zu einer scharfen, aber berechtigten Kritik des Privatbahnwesens in Frankreich. E. H.

Göppert, H., Dr. Zur rechtlichen Natur der Personenbeförderung auf Eisenbahnen. Verlag von Gustav Schade. Berlin 1894.

Der Herr Verfasser ist bestrebt, das Personenbeförderungsrecht als einheitliches Rechtsgebiet zur Darstellung zu bringen und die in der Praxis geltenden Rechtsanschauungen in der Gesetzgebung oder dem allgemeinen Recht zu begründen. Nach einer geschichtlichen Einleitung umfasst die Erörterung die betheiligten Personen, insbesondere den Betriebsunternehmer, dessen Thätigkeit wohl zu Unrecht selbst bei Staatsbahnen als gewerbsmässige im Sinne der Art. 272 ff. H. G. B. bezeichnet wird, die Transportpflicht und das Recht auf Beförderung. Erstere wird — entgegen der Bestimmung des § 6 P. O. — verneint, letzteres aus allgemeinen Rechtsbegriffen, der Eigenschaft der Bahnen als öffentlicher Strassen sowie dem Gesichtspunkte des allgemeinen Verkehrsinteresses bejaht. Die rechtliche Natur des Transportgeschäftes giebt Anlass zu einer Scheidung zwischen Staats- und Privatbahnen, die bei letzteren anerkannte Vertragseigenschaft wird bei ersteren bestritten. Der letzte Teil, welcher die Uebertragbarkeit und Teilbarkeit des Beförderungsanspruchs be-

handelt, ist wegen der Uebersicht über den derzeitigen Stand der Literatur zu dieser Frage von Wert. Verfasser hält die Fahrkarten für Inhaberpapiere, die Rückfahrtkarten für eine besondere Art derselben, welche die Ausschliessung der Uebertragbarkeit zulasse. W. C.

v. Feistmantel, Dr. Herm. Ritter. Das Einlösungsrecht des Staates und die österreichischen Eisenbahnkonzessionen. Wien 1895. S. VIII. und 57. Manz'sche Hof-Verlagsbuchhandlung.

Der Herr Verfasser hat sich der äusserst schwierigen, aber sehr zeitgemässen Aufgabe unterzogen, für sämtliche Oesterreich. Privat-Eisenbahnen (108) die Bedingungen des Einlösungsrechts des Staates nach Massgabe der Konzessionen übersichtlich zusammenzustellen. Er hat diese mühevolle Aufgabe in höchst anerkennenswerter Weise unter Benutzung des gesamten, zweifellos sehr schwer zu beschaffenden Materials gelöst und durch seine sorgfältige und vollständige Zusammenstellung es für Jedermann ermöglicht, sich schnell und gründlich über die staatlichen Einlösungsbedingungen der Oesterr. Bahnen zu informieren. G. E.

v. Kautsch, Dr. Ludwig Ritter etc. Das Gesetz vom 18. Februar 1878, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. Mit Erläuterungen. Wien 1895. S. XIII. und 124. Manz'sche Hof-Verlagsbuchhandlung.

Der Kommentar enthält trotz knapper Fassung eine vollständige und klare Erörterung des Oesterr. Enteign. Gesetzes für Eisenbahnanlagen, unter sorgfältiger Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung. Auf eine die Entstehung und Prinzipien des Gesetzes darstellende Einleitung (S. 1—3) folgen die Erläuterungen des Gesetzestextes, die in gediegener, übersichtlicher Weise I. Gegenstand und Umfang der Enteignung (§§ 2, 3) und II. Entschädigung (§§ 4—10), III. Enteignungsverfahren, und zwar A. Feststellung des Gegenstandes (§§ 11—21) und B. der Entschädigung (§§ 22—34) IV. Vollzug (§§ 35—38) V. Verfahren bei Betriebsstörungen (§§ 34—41) VI. Vorarbeiten (§ 42) und VII. Schlussbestimmungen (§§ 43—48) umfassen. Der mit einem Inhaltsverzeichnis und Sachregister ausgestattete Kommentar kann als ein durchaus brauchbares Hülfsmittel für das Verständnis des Gesetzes in jeder Hinsicht empfohlen werden. G. E.

Kaufmann, Dr. W., Ger. Assess. Die mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internationale öffentliche Recht. Verlag von Duncker und Humblot. Leipzig. 1894.

Die rasche Entwicklung der die politischen Grenzen nicht achtenden Eisenbahnlinien hat die Bildung eines besonderen, internationalen Eisenbahnrechts hervorgerufen, eine Erscheinung, welche, wenn auch noch im Entstehen begriffen, bereits ihren tiefgehenden Einfluss auf das internationale Recht geltend macht. Grenzen und Umfang dieses neuen Rechtes festzustellen, hat sich Verfasser zum Gegenstande vorliegender Arbeit gemacht. Ausgehend von der Herstellung internationaler Linien, beleuchtet er die rechtliche Bedeutung derselben für den Verkehr von Staat zu Staat. Bei Besprechung der diesen Verkehr leitenden und das Recht desselben fortbildenden Subjekte gelangt er im zweiten Teile zur Darstellung des durch Gründung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen neugebildeten Rechts. Nach einer geschichtlichen Einleitung werden der Vereinszweck, dessen Einrichtungen, Statute und Thätigkeit, das Vereinsreglement sowie die technischen Vereinbarungen erörtert. W. C.

Stiff, L. „Die Grunderwerbungsakten des Reichsfiskus" in der Notariats-Zeitschrift für Elsass-Lothringen 1894. S. 65.

Durch § 1 des elsass-lothringischen Grundeigentumsgesetzes von 1889 ist der Notariatszwang für die Beurkundung von Grundeigentumsverträgen eingeführt, sofern nicht die Urkunde von einer Verwaltungsbehörde des Reichslandes aufgenommen ist (Abs. 3). Am 30. Mai 1893 erliess das Landgericht Strassburg einen Bd. X S. 318 mitgeteilten Beschluss, in welchem dieser Abs. 3 auch auf Urkunden der Reichseisenbahnverwaltung für anwendbar erklärt wird. Gegen die Begründung dieser Entscheidung richtete sich die vorliegende Abhandlung. Verfasser greift dieselbe mit scharfen Worten an und kommt zu dem Schlusse, dass sie unhaltbar sei. W. C.

Curti, E. Neue Irrwege der schweizerischen Eisenbahnpolitik. Ein Beitrag zur Kritik der Eisenbahnnovelle. Zürich 1895.

Rechtsverhältnis der k. k. Postanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich. Bearb. im k. k. Hand. Minist. 4. Aufl. Wien 1895. Staatsdruckerei.

Dubois, M. A. Le congrès international des chemins de fer. 1895. Gand.

Eger, G., Dr. Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts. Bd. II. Liefer. 7. 1895. Breslau. J. U. Kern's Verlag.

— Die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahntransportrechts in Preussen. 1895. München und Leipzig. G. Hirth's Verlag.

— Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892. Erläutert. II. Teil. Hannover 1895. Helwing'sche Verlagsbuchhandlung.

Jonnart, M. Projet de loi sur le transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer et les tramways, présenté à la chambre des députés de Freune de 26. avril 1894. Bruxelles 1895.

Leghait, M H. Les chemins de fer aux Etats-Unis d'Amerique. Bruxelles 1895.

Margulies, M. Die Bilanz der Berner Konvention über den internationalen Frachtenverkehr. Wien 1895. Spielhagen & Schurich.

Poinsard, L. Etudes de droit international conventionnel. I serie: Transport, transmissions, rélations économiques internationales. Paris 1895.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhang stehende Schriften.

Arndt, A. Verfassung des deutschen Reichs. Berlin. Guttentag 1895.

Berger, T. Ph. Reichsgewerbeordnung; fortgesetzt von L. Wilhelmi. 13. Aufl. Berlin. Guttentag 1895.

Borght, R. van der. Das Verkehrswesen (Abschnitt IV. Eisenbahnverkehr). Leipzig 1894. C. L. Hirschfeld.

Faas, H. Systematische Darstellung des schweizerischen Aktienrechts. Zürich. Müller. 1895.

Glock, M. Systematische Zusammenstellung des gesamten geltenden Reichsrechts. Berlin 1894. J. Guttentag.

Görres, Handbuch der gesammten Arbeitergesetzgebung des deutschen Reichs. Freiburg i. Br. 1893. Herder.

Illing, Handbuch für preussische Verwaltungsbeamte. 6. Aufl. Bearb. von G. Kautz. 2 Bde. Berlin. Haack 1895.

Leoni, A. und **Mandel**, K. Das öffentliche Recht des Reichslandes Elsass-Lothringen. 2. Teil. Das Verwaltungsrecht. Freiburg 1894. J. C. B. Mohr.

Leske, H. und **Löwenfeld,** W. Die Rechtsverfolgung im internationalen Verkehr. Bd. I. Carl Heymanns Verlag. Berlin 1895.

Leuthold. Baupolizeirecht in Sachsen. 6. Aufl. Leipzig 1894. Rossberg.

Liszt, F. v. Lehrbuch des deutsch. Strafrechts. 6. Aufl. Berlin 1894. J. Guttentag.

Marggraff, H. Die kgl. bayrischen Staatseisenbahnen in geschichtl. u. statist. Beziehung. München 1894. R. Oldenbourg.

G. Meyer, Reg. Baumeister. Das Submissionswesen. Verdingung, Abschluss und Abwicklung von Submissionsverträgen. Berlin 1895. A. Seydel.

Meyer, Prof. Dr. G. Lehrbuch des deutschen Staatsrechts. 4. Aufl. Leipzig 1895. Duncker und Humblot.

Meyer, Prof. Dr. H. Lehrbuch des deutsch. Strafrechts. 5. Aufl. Leipzig 1894. L. A. Deichert Nachf.

Müller, F. Grundzüge des Kleinbahnwesens. 1895. Berlin.

Oppermann, L. Allgemeine und technische Bedingungen für die Verdingung und Ausführung von Arbeiten und Lieferungen zu Ingenieurbauten. Leipzig. W. Engelmann 1895.

Poor, H. V. Manual of the Railroads of the United States for 1894. New-York 1895.

Rank, Emil. Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung. Wien 1895. Alfred Hölder.

Rehbein, H. und **Reincke,** O. Allgem. Landrecht f. d. Preuss. Staaten. 4. (Schluss-)Bd. 5. Aufl. Berlin 1894. H. W. Müller.

Riedel, Dr. Freiherr, Kommentar zum Polizeistrafgesetzbuch f. Bayern vom 26. Dezbr. 1871. 5. Aufl. Bearb. von Proebst. München 1894. C. H. Beck.

Ritter. Die Abschätzung der Unfallbeschädigungen. Jena 1894. Fischer.

Rönne, Dr. L. v. Verfassung des deutschen Reichs. 7. Aufl. Herausg. von P. v. Rönne. Berlin 1894. J. Guttentag.

Rosenberg. Zur Arbeiterschutzgesetzgebung in Russland. Leipzig. Duncker & Humblot. 1895.

Rosin, Prof. Dr. H. Der Begriff der Polizei und der Umfang des polizeilichen Verfügungsrechts in Preussen. Berlin 1895. Carl Heymanns Verlag.

Schwabe, H. Geschichtlicher Rückblick auf die ersten 50 Jahre des preuss. Eisenbahnwesens.

Seydel, Prof. Dr. M. v. Bayrisches Staatsrecht. 7. Bd. 1894. Freiburg i. B. 1894. J. C. B. Mohr.

Staub, H. Deutsch. Handelsgesetzbuch. 3. Aufl. 2. Lieferung. Berlin 1894. J. J. Heine's Verlag.

Terra, O. de. Soziale Verkehrspolitik. Berlin. Carl Heymanns Verlag 1895.

Trommer, L. E. Das Eisenbahnverkehrswesen. 1895. Zürich.

Weithase. Geschichte des Weltpostvereins. 2. Aufl. Strassburg. Heitz 1895.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Arndt. Ein-, Durch- und Ausfuhrverbote und deren rechtliche Natur. (Annalen des deutsch. Reichs. Hirth's Verlag. München 1895. XXVIII. 3. 5.)

W. Cörmann. Die Strassenbahngesetzgebung in Elsass-Lothringen. Zeitsch. f. Kleinbahnen II. 1895. Heft 5 S. 230).

— Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb. Verw. 1895. Nr. 42. S. 377).

Eder, Dr. Albert. Das neue österreich. Gesetz über Bahnen niederer Ordnung (Schluss.) Zeitschr. f. Kleinb. II. (1895) Heft 5 S. 205.

Gleim, W., Geh. Ob. Reg. Rath. Der Entwurf eines Gesetzes, betr. d. Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung (Zeitschr. für Kleinb. 1895. II. Heft 4. S. 153).

Jerusalem. Preuss. Gesetzentwurf betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben (Jurist. Literat. Bl. VII. Nr. 4. 1895. S. 92).

v. Pelkowsky, Geh. Reg. Rath. Die Anwendung des Kleinbahngesetzes v. 28. Juli 1892. Zeitschr. f. Kleinbahnen II. 1895 Heft 3. S. 105.

Reindl, Dr. Pfändung von Eisenbahn-Frachtgut nach der deutsch. Civilprozess-Ordnung. (Bayerische Handelszeitung. Nr. 12 und 14.)

Weltl. Die schweizerische Eisenbahnnovelle. (Monatsschr. f. Aktienr. und Bankw. IV. 2/3. 1895.)

Von den Amtskautionen. — Der Sachverständigenbeweis in Eisenbahnbetriebsunfällen. — Ueber Beschwerdeführung. — Straffrachten bei Wagenüberlastung oder unrichtiger Inhaltsdeklaration im Güterverkehr. (Deutsche Verkehrsblätter. 1894. Nr. 34—36, 38, 39.) Disziplinaruntersuchung nach Beendigung des Gerichtsverfahrens (das. Nr. 46). Die neue Verwaltungsordnung f. d. preuss. Staatseisenbahnen (1895 Nr. 11, 12). Zur Neugestaltung der preuss. Eisenbahnverwaltung (Nr. 15).

Der Rechtsschutz für den Strassenverkehr. (Zeitschr. f. Transportwesen und Strassenbau. Berlin 1895. Nr. 8.)

Der Schadensersatz bei Deklaration des Interesses an der Lieferung nach Art. 38 d. Uebereink. über den internat. Eisenbahnfrachtverkehr (Zeitschr. d. Vereins deutsch. Eisenb. Verwalt. 1894. Nr. 101). Das neue Lokalbahngesetz für Oesterreich (1895. Nr. 4, 5). Organisation der Preuss. Staatsbahnverwaltung (Nr. 7, 8). Nachnahmen und Frachtbriefduplikate. — Neuordnung der preuss. Staatseisenbahnverwaltung (Nr. 18). Rückblick auf die Verwaltungsordnungen der preuss. Staats-Eisenb. Verwalt. (No. 27). Ueber die Ausfolgung von Reisegepäck und von Frachtgut an den Empfänger (Nr. 32).

Die Neuordnung der preussischen Staatsbahnverwaltung (Centralblatt der Bauverwaltung 1895. Nr. 11 A).

Das neue Oesterr. Lokalbahngesetz und die Privatbahnen (Zeitschr. f. Transportwesen und Strassenbau. Berlin 1895 Nr. 3). Zuständigkeit der Ortspolizei neben der Bahnaufsichtsbehörde nach d. preuss. Kleinbahngesetz (Nr. 4). Formen der Fahrgeldhinterziehung im Strassenbahnbetriebe (N. 5).

Die Eisenbahnverstaatlichung (Volkswirthschaftl. Wochenschr. Wien 1895. Nr. 587).

Das neue (Oesterr.) Lokalbahngesetz und die Errichtung von Eisenbahnrentenbanken. (Mittheil. des Ver. für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Wien 1894. Heft 10.)

Das (Oesterr.) Localbahngesetz (Zeitschr. f. Staats- und Volkswirthschaft. Wien 1894. Nr. 50. 1895. Nr. 2). — Eisenbahnfrachtrecht (Nr. 12).

La publicité des tarifs (La voie ferrée. Paris 1895. Nr. 637). — La nouvelle organisation de l'administration des chemins de fer de l'Etat prussien (Nr. 639). — les fausses déclarations (Nr. 645).

Die französischen Eisenbahnverträge und der gegenwärtige Garantiestreit (Oesterreich. Eisenbahnzeitung. Wien 1895. Nr. 2, 3). — Ueber Lieferzeit und Zuschlagfristen Nr. 13, 14).

Reglement über die Eisenbahnfahrkarten und den Gepäcktransport in Russland (Verordnungs-Blatt des k. k. Oesterr. Handels-Minist. für Eisenbahn etc. 1895.

Nr. 26). Begleitpapiere, welche im internat. Güterverkehr nach Oesterreich nothwendig sind (Nr. 34). Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Nr. 27).

Der Entwurf eines schweizerischen Gesetzes, betr. die Stimmberechtigung der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Betheiligung der staatlichen Behörden bei deren Verwaltung (Zeitschr. f. Eisenbahnen etc. der Oesterr.-ungarischen Monarchie. 1895. Nr. 1).

Gesetzgebung.

Belgien. Königl. Verordn., betr. die Herstellung, die Niederlage, den Verkauf, die Beförderung, Aufbewahrung und Verwendung von Sprengstoffen. Vom 29. Oktober 1894. (Moniteur Belge 1894. S. 3591.)

— Ministerialerlass, betr. Ausführungsbest. zu den Art. 3, 58, 68, 113 der vorsteh. Kgl. Verordn. Vom 31. Oktober 1894 (Moniteur Belge S. 3780)

Deutsches Reich. Bekanntmachung, betr. eine neue Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits. Vom 9. Februar 1895 (R. G. Bl. 1895. Nr. 6 S. 139).

— Bek., betr. Ergänzung der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste. Vom 28. Febr. 1895 (R. G. Bl. S. 177).

Italien. Gesetz, betr. die Feststellung des Werthes der von der Mittelmeergesellschaft übernommenen Materialien. Vom 22. Juni 1894 (Giornale del Genio Civile fasc. 8—9. Aug., Septbr. 1894).

Oesterreich. Gesetz, betr. die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn für den Staat. Vom 11. Dezbr. 1894 (R. G. Bl. 1894. LXXXVII. Stück. Nr. 229).

Erl. des k. k. Handelsministeriums, betr. Herausgabe des II. Nachtrags zum Eisenbahnbetriebsreglement (Verordn.-Blatt VIII. 1895. Nr. 30).

Portugal. Verordnung über das Eisenbahnschuldrecht. Vom 7. Novbr. 1893.

Preussen. Gesetz vom 8. April 1895, betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen (G. S. 1895. S. 91).

Allerh. Verordn. v. 4. März 1895, betr. die Tagegelder und Reisekosten der Beamten der Staatseisenbahnen (G. S. 1895 S. 37).

Allerh. Verordn. v. 4. März 1895, betr. die Umzugskosten von Beamten der Staatseisenbahnen (G. S. 1895. S. 41).

Russland. Kaiserl. Erlass v. 5./17. April 1894, betr. Auslieferung der Güter Seitens der Eisenbahnen bei Verlust der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes (Zeitschr. d. Min. d. Verk. 30. Juni/12. Juli 1894).

Kaiserl. Erlass v. 3./15. Juni 1894, betr. Errichtung einer Pensionskasse für die Bediensteten der Staatseisenbahnen (Zeitschr. v. 7./19. Septbr. 1894).

Kaiserl. Verordn. v. 16./28. Dezbr. 1894, betreffend das Freifahrtwesen (Zeitschr. v. 9./21. Januar 1895).

Schweiz. Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen. Vom 29. März 1893; in Kraft mit 1. Januar 1894. Vollziehungsverordnung dazu. Vom 11. Dezember 1883.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen. Vom Bundesrat genehmigt den 11. Dezember 1893; in Kraft mit 1. Januar 1894.

Alphabetisches Sachregister.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

A.

B.

C.

D.

E.

F.

G.

H.

I.

K.

W.

Z.

Quellenregister.

A. Internationales Recht.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890.

Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Frachtverkehr.

Schlussprotokoll zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

B. Reichsgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Reichsgewerbeordnung vom 21. Juni 1869. / 1. Juli 1883.

Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869.

Reichsstrafgesetzbuch vom 31. Mai 1870.

C. Landesgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

D. Ausländische Gesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Oesterreich-Ungarn.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

